Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11056

18. 06. 98

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/10361 Nr. 2.17 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Bedingungen für den Betrieb von Liniendiensten mit Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgasthochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der Gemeinschaft
KOM (98) 71 endg; Ratsdok. 6344/98

A. Problem

Als nach den Unglücken der Fährschiffe „Herald of Free Enterprise“, „Scandinavian Star“ und „Estonia“ auf Ratsebene die Frage der Sicherheit von Fährschiffen erörtert wurde, haben die Mitgliedstaaten immer wieder darauf hingewiesen, daß diese Verkehrsart von den Bürgern in der Regel als öffentlicher Seeverkehr betrachtet wird. Aus diesem Grund hat der Rat nach dem letzten tragischen Fährschiffunglück seine feste Absicht geäußert, den Fahrgästen auf Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und aus diesen auslaufen, ein höchstmögliches Maß an Sicherheit zu bieten. In dem Bewußtsein, daß die für Ro-Ro-Fährschiffe geltenden Sicherheitsanforderungen zwischen den Mitgliedstaaten stark unterschiedlich sind und eine gemeinschaftsweite Harmonisierung dieser Bestimmungen kurzfristig nicht erzielt werden konnte, ist der Rat übereingekommen, daß die Einrichtung eines erweiterten obligatorischen Überwachungssystems auf EG-Ebene die beste praktische Lösung zur Erlangung einer kohärenten Anwendung international vereinbarter Sicherheitsnormen auf spezifische Ro-Ro-Fährschiffstrecken darstellt.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, in der der Deutsche Bundestag das Bestreben der Europäischen Kommission begrüßt, die Sicherheit der Fährschiffahrt in der Gemeinschaft durch Einführung einer gezielten Überprüfung der Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und -hochgeschwindigkeitsfahrzeuge vor Betriebsaufnahme zu verbessern. Dazu ist innerhalb der Gemeinschaft ein harmonisiertes

Verfahren zur pragmatischen Durchführung einer Vorab-Sicherheitsüberprüfung der genannten Schiffe festzulegen.

Einstimmige Annahme einer Entschließung

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Kosten wurden im Ausschuß nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt das Bestreben der Europäischen Kommission, die Sicherheit der Fährschiffahrt in der Gemeinschaft durch Einführung einer gezielten Überprüfung der Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und -hochgeschwindigkeitsfahrzeuge vor Betriebsaufnahme zu verbessern.

Er wendet sich jedoch dagegen, daß zu diesem Zweck eine formelle Betriebserlaubnis (Lizenzsystem) für ein Unternehmen als Voraussetzung für den Betrieb eines Linienverkehrs eingeführt wird.

Vielmehr spricht sich der Deutsche Bundestag dafür aus, innerhalb der Gemeinschaft ein harmonisiertes Verfahren zur pragmatischen Durchführung einer Vorab-Sicherheitsüberprüfung der genannten Schiffe festzulegen.

Bonn, den 6. Mai 1998

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst — Vorsitzender

Werner Kuhn — Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Werner Kuhn

I.

Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Bedingungen für den Betrieb von Liniendiensten mit Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und -hochgeschwindigkeitsfahrzeugen der Gemeinschaft – Ratsdok. 6344/98 – (Anlage) ist gemäß § 93 Abs. 1 GO zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus überwiesen worden (Drucksache 13/10361 Nr. 2.17).

Der **Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus** hat in seiner Sitzung vom 29. April 1998 einstimmig bei Abwesenheit der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. sowie der Gruppe der PDS empfohlen, die Vorlage anzunehmen.

Der **Ausschuß für Verkehr** hat den Richtlinienvorschlag in seiner 72. Sitzung vom 6. Mai 1998 beraten. Er empfiehlt einstimmig bei Enthaltung der Gruppe der PDS, die in der Beschlußempfehlung wiedergegebene Entschließung anzunehmen.

Der Richtlinienvorschlag zielt auf die Festlegung von Bedingungen für den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und -hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von und nach Häfen der Mitgliedstaaten eingesetzt werden, indem Anforderungen für die Sicherheit im Seeverkehr aufgelistet werden, die sowohl von einem Unternehmen, das entsprechende Schiffe betreibt, als auch von dem Flaggenstaat zu erfüllen sind, unter dessen Flagge die Schiffe fahren. Weiter werden einheitliche Verfahren für die Überprüfung der genannten Schiffe im Hinblick auf die Erfüllung aller Sicherheitsanforderungen vor Aufnahme des Betriebs und danach in regelmäßigen Abständen eingeführt. Auch die Beteiligung des Gaststaates an der Untersuchung von Seeunfällen, an denen diese Schiffe beteiligt sind, wird gewährleistet. Schließlich wird der Einsatz von Schiffen, die den Anforderungen der Richtlinie genügen, in einem spezifischen Liniendienst innerhalb der EU erleichtert.

Die Unternehmen müssen den Nachweis darüber erbringen, daß ihre Fähren und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge die Sicherheitsanforderungen erfüllen und ihre Schiffe rechtzeitig vor der beabsichtigten Aufnahme des Betriebes einer Überprüfung durch den Gaststaat, in dessen Gewässer die Schiffe fahren sollen, unterziehen lassen. Der Gaststaat soll eine entsprechende Bestätigung über die Erfüllung der einschlägigen Anforderungen ausstellen.

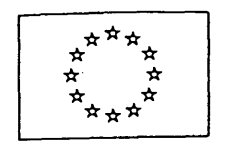
Der Ausschuß unterstützte einhellig das Bestreben der Europäischen Kommission, die Sicherheit der Fährschiffahrt in der Gemeinschaft durch das Festlegen eines pragmatischen Verfahrens über die Durchführung einer gezielten Überprüfung der genannten Schiffe vor Betriebsaufnahme zu verbessern. Die Koalitionsfraktionen und die Fraktion der SPD sprachen sich jedoch gegen die Einführung eines europäischen Lizenzsystems in Form von Betriebsgenehmigungen für Unternehmen, die einen entsprechenden Liniendienst betreiben wollen, aus. Entwicklungen, die in Umsetzung regionaler – europäischer – Sicherheitssysteme zu Marktzugangsbeschränkungen führen könnten, sollten im Hinblick auf negative Konsequenzen für europäische Schiffe in der internationalen Schiffahrt vermieden werden. Aus diesem Grunde haben die Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. einen Entschließungsantrag vorgelegt, mit dem sie sich dagegen wenden, daß eine formelle Betriebserlaubnis für ein Unternehmen als Voraussetzung für den Betrieb eines Linienverkehrs eingeführt wird.

Bonn, den 6. Mai 1998

Werner Kuhn

Berichterstatter

Anlage



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.02.1998
KOM(1998) 71 endg.

98/0064 (SYN)

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES ÜBER DIE BEDINGUNGEN FÜR DEN BETRIEB VON LINIENDIENSTEN MIT RO-RO-FAHRGASTFÄHRSCHIFFEN UND FAHRGAST-HOCHGESCHWINDIGKEITSFAHRZEUGEN IN DER GEMEINSCHAFT

(von der Kommission vorgelegt)

Inhaltsverzeichnis

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

1. Als nach den Unglücken der Fährschiffe "Herald of Free Enterprise", "Scandinavian Star" und "Estonia" auf Ratsebene die Frage der Sicherheit von Fährschiffen erörtert wurde, haben die Mitgliedstaaten immer wieder darauf hingewiesen, daß diese Verkehrsart von den Bürgern in der Regel als öffentlicher Seeverkehr betrachtet wird. Aus diesem Grund hat der Rat nach dem letzten tragischen Fährschiffunglück seine feste Absicht geäußert, den Fahrgästen auf Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und aus diesen auslaufen, ein höchstmögliches Maß an Sicherheit zu bieten. In dem Bewußtsein, daß die für Ro-Ro-Fährschiffe geltenden Sicherheitsanforderungen zwischen den Mitgliedstaaten stark unterschiedlich sind und eine gemeinschaftsweite Harmonisierung dieser Bestimmungen kurzfristig nicht erzielt werden konnte (s. Nummer 6), ist der Rat übereingekommen, daß die Einrichtung eines erweiterten obligatorischen Überwachungssystems auf EG-Ebene die beste praktische Lösung zur Erlangung einer kohärenten Anwendung international vereinbarter Sicherheitsnormen auf spezifische Ro-Ro-Fährschiffstrecken darstellt.

   Des weiteren war der Rat der Ansicht, daß es sowohl dem Schutz der Öffentlichkeit als auch der Sicherheit im Seeverkehr zuträglich sei, wenn Unfälle umgehend und gründlich untersucht werden. Einige Mitgliedstaaten hatten negative Erfahrungen mit der Untersuchung von Unfällen, da ihnen nicht die Möglichkeit gegeben wurde, sich in dem von ihnen erwünschten Maße an der Untersuchung von Unglücken mit Fährschiffen zu beteiligen, die regelmäßig auf Strecken von und nach den Häfen dieser Mitgliedstaaten eingesetzt wurden und insofern die Sicherheit von Staatsangehörigen dieser Mitgliedstaaten betrafen. Diese Situation beruht auf dem Umstand, daß bei der jetzigen Rechtslage die Untersuchung von Fährschiffsunglücken ausschließlich in die Zuständigkeit des Flaggenstaates des betreffenden Schiffes fällt, wenn sich das Unglück außerhalb der Hoheitsgewässer ereignet. Daher war der Rat der Ansicht, daß eine Lösung für dieses Problem auf Gemeinschaftsebene gefunden werden müsse.

2. Um den oben dargelegten Anliegen zu entsprechen, ersuchte der Rat[1] die Kommission, Vorschläge für Ratsbeschlüsse zu unterbreiten, die folgendes betreffen:

   - die vorzeitige, zwingende Anwendung des ISM-Codes auf sämtliche Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe im Linienverkehr zwischen europäischen Häfen ;

   - die obligatorische Registrierung der Fahrgäste auf sämtliche Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe im Linienverkehr zwischen europäischen Häfen;

---

[1] Entschließung des Rates vom 22. Dezember 1994 zur Sicherheit von "Roll-on/Roll-off"-Fahrgastfährschiffen (94/C379/05), ABl.Nr. C 379 vom 31.12.94, S. 8.

- ein erweitertes, verbindliches System zur Überwachung - mit Inspektionen während des Betriebs usw. - für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe im Einsatz zwischen Häfen der Europäischen Union, und zwar vor Aufnahme eines neuen Beförderungsdienstes und in der Folge in regelmäßigen Abständen;

- eine mit den internationalen Rechtsvorschriften und der Notwendigkeit, willkürliche Beeinträchtigungen der Gewerbefreiheit zu verhindern, zu vereinbarende Regelung für die Überwachung der Sicherheit aller Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe, die Häfen der Europäischen Union anlaufen, durch die Mitgliedstaaten, einschließlich des Rechts auf die Untersuchung von Schiffsunfällen gemäß den einschlägigen Entschließungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO).

Die Ansicht des Rates wurde vom Europäischen Parlament unterstützt[2].

Hinsichtlich des ersten Ersuchens hat die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament 1995 einen Vorschlag für eine Verordnung des Rates für eine vorzeitige, zwingende Anwendung des ISM-Codes auf Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe unterbreitet, die zwischen Gemeinschaftshäfen verkehren. Dieser Vorschlag wurde vom Rat als Verordnung des Rates (EG) Nr. 3051/95[3] angenommen.

Auf das zweite Ersuchen hin hat die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament 1996 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen vorgelegt, zu dem der Rat am 10. Dezember 1997 einen gemeinsamen Standpunkt[4] angenommen hat.

Hinsichtlich der beiden letzteren Ersuchen hat die Kommission die bestmöglichen Lösungen geprüft, dem Hauptanliegen des Rates zu entsprechen, in optimaler Weise die berechtigten Sicherheitserwartungen der auf europäischen Gewässern reisenden Bürger zu erfüllen, und dem legitimen Anspruch der Mitgliedstaaten gerecht zu werden, die Verantwortung für die öffentliche Sicherheit von Fährdiensten zwischen ihren Häfen zu übernehmen.

Um das Anliegen des Rates zu erfüllen, hatte die Kommission zwei Möglichkeiten: Beschränkung des Rechts für den Betrieb dieses öffentlichen Seeverkehrsdienstes auf EG-Betreiber, die nach den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft verpflichtet wären, die strengsten Sicherheitsanforderungen zugrundezulegen, oder Einführung eines Systems, das unabhängig von der Flagge des Schiffes für alle im Liniendienst zwischen EG-Häfen eingesetzten Schiffe gilt.

---

2 Entschließung des Rates zur Sicherheit auf See vom 1.2.1996, ABl. Nr. C 47 vom 19.2.96, S. 27

3 Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates über Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen, ABl. Nr. L 320 vom 30.12.95, S. 14

4 Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. xxx, ABl. Nr. C xxx vom xxx, S.

Im Sinne des Binnenmarkts und unter Wahrung ihrer Politik der offenen Märkte hat sich die Kommission für die letztere Möglichkeit entschieden.

Die Kommission ist der Auffassung, daß dem Anliegen des Rates am ehesten entsprochen werden kann, wenn zwischen Fährdiensten im grenzüberschreitenden Verkehr und im Inlandverkehr kein Unterschied getroffen wird und für alle Fährschiffe und Fährschiffbetreiber, die unter gleichen Bedingungen arbeiten, unabhängig von der Flagge des Schiffes oder der Staatsangehörigkeit des Betreibers die gleichen Bestimmungen gelten. Daher hat sich die Kommission für eine Richtlinie[5] entschieden, mit der ein System eingeführt wird, das eine angemessene Kontrolle aller im Liniendienst zwischen EG-Häfen eingesetzten Ro-Ro-Fähren gewährleistet und so weit wie möglich auf international vereinbarten Regeln und Grundsätzen beruht. Diese Anforderungen werden die Voraussetzung für die Bereitstellung von Liniendiensten zwischen den Mitgliedstaaten sein. Das gleiche Konzept wurde bei der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 zugrunde gelegt, die eine zwingende Anwendung des ISM-Codes auf Ro-Ro-Fähren einführte.

3. Obwohl die Richtlinie in erster Linie der Sicherheit dient, konnte die Kommission Aspekte des Wettbewerbs nicht außer Acht lassen. So ist ein lauterer und unverzerrter Wettbewerb nicht nur für den Verkehr zwischen den Häfen der Mitgliedstaaten, sondern auch auf jeder einzelnen Strecke innerhalb eines Mitgliedstaats unabdingbar, wo unter der Flagge des betreffenden Mitgliedstaats fahrende Fährschiffe sowohl untereinander als auch mit Schiffen im Wettbewerb stehen, die unter der Flagge eines Drittlandes fahren. Da Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Liniendienst zwischen EG-Häfen im direkten Wettbewerb oder zusammen mit Ro-Ro-Fährschiffen betrieben werden, ist die Kommission der Ansicht, daß diese Richtlinie auch für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten sollte. Auch der Rat verfolgte ein ähnliches Konzept, als er die Richtlinie des Rates über Sicherheitsvorschriften - und -normen für Fahrgastschiffe[6] verabschiedete.

4. Zur Durchführung international vereinbarter Normen und Grundsätze auf allen Fährschiffen - unabhängig von ihrer Flagge - richtet sich die Kommission in erster Linie an die Mitgliedstaaten in ihrer Rolle als "Gaststaaten". Im Sinne dieser Richtlinie gilt jeder Mitgliedstaat, zwischen dessen Häfen Ro-Ro-Fährschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Liniendienst verkehren, als "Gaststaat".

Der Begriff des "Gaststaats" beruht auf der besonderen Verantwortung des Hafenstaates, die einige Mitgliedstaaten heute schon im Rahmen ihrer einzelstaatlichen Rechtsvorschriften übernehmen. Die in dieser Richtlinie aufgeführten Aufgaben des Gaststaates werden mit Hilfe einschlägiger Hafenstaatverpflichtungen durchgeführt, die von allen Ro-Ro-Fähren oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen erfüllt werden müssen, die unter

---

5 Ein solcher Richtlinienvorschlag wurde in das Legislativprogramm der Kommissin für 1997 aufgenommen.

6 Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 33/97 vom 17. Juni 1997, Abl. NR. C 293 vom 26.9.97

welcher Flagge auch immer im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden. Die Gaststaaten können somit sicherstellen, daß die im Linienverkehr eingesetzten Schiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge die international geltenden zwingenden Vorschriften sowie die in gemäß dieser Richtlinie gestellten Anforderungen der EG erfüllen.

5. Ein Nachweis über die Einhaltung der internationalen Normen und spezifischen EG-Anforderungen an Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Hochgeschwindigkeits-Fahrgastschiffe, deren Besatzungen und sicheren Betrieb sollte dem Hafenstaat vorgelegt werden, bevor das Schiff im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt wird. Die Überprüfung der Einhaltung dieser Auflagen kann nicht nur dem Flaggenstaat überlassen werden, da der Gaststaat der Verpflichtung unterliegt, die Sicherheit seiner Bürger bei der Inanspruchnahme dieser Liniendienste von oder nach seinen Häfen als Erweiterung seines öffentlichen Verkehrssystems angemessen zu schützen. Anderseits kann sie auch nicht alleine im Rahmen der Hafenstaatkontrollverfahren abgewickelt werden, die Stichprobencharakter haben und daher keine gründliche Kontrolle der Einhaltung aller rechtlichen Auflagen ermöglichen (s. Nummer 8).

6. Die nach internationalem Recht bestehenden Rechte und Pflichten der Flaggenstaaten in Bezug auf Schiffe, die unter ihrer Flagge fahren und Fährdienste anbieten, bleiben von der vorgeschlagene Richtlinie unberührt. Sie soll lediglich sicherstellen, daß bei Fährdiensten, die regelmäßig von und nach EG-Häfen betrieben werden, für alle Betreiber, unabhängig von deren Staatsangehörigkeit und Flottenflagge, gleiche Sicherheitsnormen gelten. Zu diesem Zweck werden allen Fähr- und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von und nach einem Hafen der Gemeinschaft eingesetzt werden, indirekt einige zusätzliche Anforderungen zu den im SOLAS-Übereinkommen enthaltenen Anforderungen auferlegt. Dadurch gelten für im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Fähren und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft fahren, die gleichen Betriebsbedingungen wie für Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft fahren. Ferner wird hierdurch vermieden, daß je nach Art der Fahrt unterschiedliche Überprüfungsregelungen angewandt werden. Derzeit wird nach den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, zwischen Fähren und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft und solchen unter der Flagge eines Drittlandes hinsichtlich der Verpflichtung der Mitgliedstaaten unterschieden, die Wahrnehmung ihrer Pflichten und die Anwendung der Normen für Bauart, Bau und Wartung dieser Schiffe nur anerkannten Organisationen zu übertragen oder anzuvertrauen. Die vorliegende Richtlinie wird diese Unterscheidung für Ro-Ro-Fähren und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge aufheben.

Mit der Einführung eines obligatorischen harmonisierten Überprüfungssystem gemäß den Leitlinien des HSSC (Harmonisiertes Überprüfungs- und Zertifizierungssystem der IMO) strebt die Kommission eine Gleichstellung der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Ro-Ro-Fähren und Fahrgast-

Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit den im inländischen Verkehr eingesetzten Fähren und Schiffen an.

Die Kommission möchte betonen, daß sie durch die Auferlegung einiger zusätzlicher Anforderungen (in der IMO international vereinbart und von dieser nachdrücklich empfohlen) mit dieser Richtlinie eine in Europa bestehende Nische belegen möchte, indem sie alle Betreiber gleichstellt und innerhalb dieser Nische den höchstmöglichen Sicherheitsstandard gewährleistet. Sie hat nicht die Absicht, den Anwendungsbereich der zwingenden Vorschriften auf Fahrgastschiffe auszuweiten, die nicht im grenzüberschreitenden Linienverkehr eingesetzt werden. Die Kommission möchte daran erinnern, daß der Rat bei der Verabschiedung der Richtlinie über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe die Gemeinschaft aufgefordert hat, eine harmonisierte Auslegung der SOLAS-Anforderungen innerhalb des IMO-Rahmens zu gewährleisten. Aufgrund der mit einer solchen Änderung des Übereinkommens verbundenen Verfahren wird die IMO dieses ehrgeizige Ziel kaum vor dem Jahr 2005 verwirklichen können.

7. Die Kommission hebt ferner hervor, daß es aus völkerrechtlicher Sicht durchaus als gerechtfertigt angesehen werden könnte, wenn der Hafenstaat Schiffen, die unter der Flagge eines anderen Staates fahren, bestimmte Bedingungen auferlegt. In diesem Zusammenhang wird auf das vom Schiffssicherheitsausschuß der IMO veröffentlichte Rundschreiben MSC 606 über die Zustimmung des Hafenstaates zu Freistellungen vom SOLAS-Übereinkommen verwiesen. In diesem Rundschreiben wird empfohlen, daß Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Angemessenheit einer Freistellung zwischen dem Hafenstaat und dem Flaggenstaat beigelegt werden sollten, bevor ein Schiff des Flaggenstaats im Verkehr von oder nach einem anderen Hafen eingesetzt wird. Der in dieser IMO-Empfehlung enthaltene Grundsatz ist auf alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge anzuwenden, die im Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Gemeinschaft eingesetzt werden.

8. Mit dieser Richtlinie wird ein wichtiges, vom Rat gesetztes Ziel erreicht: Die Mitgliedstaaten haben die Gewißheit, daß alle an Schiffe oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gestellten Anforderungen erfüllt werden, bevor diese im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaates eingesetzt werden. Ferner wird in regelmäßigen Abständen überprüft, ob diese Anforderungen weiterhin eingehalten werden.

Dieses Ziel läßt sich durch eine Änderung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle[7] nicht erreichen. Es muß hervorgehoben werden, daß das mit dieser Richtlinie eingeführte Hafenstaatkontrollsystem die in den SOLAS-,

---

[7] Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle), Abl. Nr. L 157vom 7.7.1995, S.1

MARPOL- und ILO-Übereinkommen[8] verankerten Bestimmungen über die Hafenstaatkontrolle durchsetzt. Dieser internationale Rechtsrahmen beruht auf dem Begriff des "triftigen Grundes" für Überprüfungen und bietet keine umfassende Rechtsgrundlage für eine systematische Bewertung des Zustandes eines Schiffes bzw. Hochgeschwindigkeitsfahrzeuges oder für die Durchführung von Überprüfungen vor dessen Indienststellung und danach in regelmäßigen Abständen. Ferner sind Überprüfungen im Rahmen dieser Regelung auf Schiffe, die unter ausländischer Flagge fahren. Die Hafenstaatkontrolle wird zwar als ein wirksames und wertvolles Instrument anerkannt, sie hat jedoch ihre Grenzen, die mit der vorgeschlagenen Richtlinie aufgehoben werden sollen, indem das Recht des Festhalten eines Schiffes durch das Recht ergänzt werden soll, einem Schiff bzw. Hochgeschwindigkeitsfahrzeug den Betrieb zu untersagen, solange die Bedingungen für die Durchführung eines Linienverkehrs nicht erfüllt werden. Die Hafenstaatkontrolle wird nachträglich wirksam und kann lediglich dazu genutzt werden, ein Schiff, bei dem Mängel festgestellt wurden, in einem Hafen festzuhalten. Folglich kann sie nur nachträglich Abhilfe schaffen. Im Gegensatz hierzu haben Überprüfungen vor der Indienststellung eine vorbeugende Wirkung und entsprechen daher einem sichereren, positiveren und proaktiven Konzept indem sie gewährleisten, daß eine Nichteinhaltung der Auflagen vor der Indienststellung eines Schiffes oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeuges rechtzeitig erkannt und behoben werden kann.

Die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten, in ihrer Eigenschaft als Hafen- oder Gaststaaten Ro-Ro-Fähren nach den Bestimmungen der Richtlinie des Rates 95/21/EG zu überprüfen, bleiben von der Richtlinie unberührt. Allerdings ist das in dieser Richtlinie enthaltene erweiterte Überprüfungssystem gebührend zu berücksichtigen. Der Gedanke eines erweiterten Überprüfungssystems und einer gezielten jährlichen Kontrolle auf der Grundlage unverbindlicher Leitlinien wurde schon in das Hafenstaatkontrollsystem[9] der EG aufgenommen. Diese Leitlinien lassen jedoch keine gründliche Überprüfung des Fahrgastschiffes zu, da die Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle den Betrieb eines Schiffs nicht behindern dürfen. Sie betreffen in erster Linie die Überprüfung von Alarmsystemen, die Feuerschutzübungen und die Betriebsanforderungen.

Ferner darf nicht vergessen werden, daß gemäß dem Hafenstaatkontrollsystem der Gemeinschaft die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats lediglich verpflichtet ist, unabhängig von der Flagge jährlich mindestens 25% aller Schiffe zu überprüfen, die ihre Häfen anlaufen. Das bedeutet, daß die Durchsetzung eines erweiterten Hafenstaatkontrollsystems nicht für alle Ro-Ro-Fähren und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaates gewährleistet werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, daß sich der Geltungsbereich dieser Richtlinie von dem mit Artikel 7 der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle erfaßten Geltungsbereich unterscheidet.

---

8 Mit der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle wird das in der IMO-Entschließung A 787(19) verankerte Hafenstaatkontrollsystem in der Gemeinschaft durchgesetzt.

9 Artikel 7 der Richtlinie des Rates 95/21/EG und Anhang V

Der letztere erfaßt Fahrgastschiffe, die im grenzüberschreitenden Verkehr (im Linienverkehr gemäß Artikel 7 Absatz 4 oder lediglich aufgrund des in Artikel 7 Absatz 1 enthaltenen Verweises auf die Kategorie des Schiffes) eingesetzt sind. Artikel 7 Absatz 4 soll für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe (eine Unterkategorie der Kategorie des Fahrgastschiffes) und für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten (nicht in der Richtlinie definiert), die im Linienverkehr auf In- und Auslandfahrten eingesetzt werden.

Aus den vorgenannten Gründen und aus Gründen der Vollständigkeit führt diese Richtlinie gemäß dem Wunsch des Rates ein gezieltes Überprüfungssystem ein. das auch die für solche Schiffe aufgestellten Leitlinien der Hafenstaatkontrolle gebührend berücksichtigt.

Um eine unnötige Verdopplung der Überprüfungen zu vermeiden und unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die erweiterte Überprüfung des Hafenstaatkontrollsystems weniger detailliert und nicht so umfassend wie das in diesem Vorschlag vorgesehene Überprüfungssystem ist, vertritt die Kommission die Ansicht, daß die Mitgliedstaaten davon absehen könnten, das erweiterte Überprüfungssystem der Hafenstaatkontrolle auf Schiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge anzuwenden, die von der Richtlinie erfaßt werden und deren Anforderungen erfüllen.

Ein Verzicht auf die jährliche Durchführung dieser erweiterten Überprüfungen würde zudem eine Entlastung der in der Hafenstaatkontrolle tätigen Besichtiger bewirken, die sich statt dessen eingehender mit unternormigen Schiffen befassen könnten. Anderseits stellt die Kommission fest, daß einige Mitgliedstaaten die Zahl ihrer qualifizierten Besichtiger erhöhen müssen, um eine wirksame Durchführung der neuen Überprüfungsanforderungen zu gewährleisten. Im Hinblick auf einen angemessenen Schutz des Lebens zahlreicher Bürger, die diese Art des Seeverkehrs in Anspruch nehmen, dürfte dies keine unzumutbare Anforderung an die Mitgliedstaaten darstellen.

9. Die vorgeschlagene Richtlinie versucht ferner, auf dem Konzept der ISM-Code-Verordnung aufzubauen. Obwohl der ISM-Code jeden Flaggenstaat in die Lage versetzt, sicherzustellen, daß Schiffe unter seiner Flagge die internationalen Normen für einen sicheren Schiffsbetrieb erfüllen, kann nicht ausgeschlossen werden, daß dessen Anwendung weniger wirksam wäre, wenn der Flaggenstaat nicht der Staat ist, in dem das Unternehmen, das die Schiffe oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreibt, seinen Sitz hat.

Die ISM-Code-Verordnung betrifft die Verantwortung der Unternehmen. wohingegen die vorgeschlagene Richtlinie das Erfordernis behandelt. daß Ro-Ro-Fähren und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und deren Besatzungen durch den Gaststaat und indirekt auch durch den betroffenen Flaggenstaat einer wirksamen Kontrolle im Hinblick auf die Einhaltung der international verbindlichen Vorschriften unterzogen werden. Dennoch wird der Betreiber des Schiffes und nicht der Gaststaat den Nachweis darüber erbringen müssen, daß das Schiff die für seinen Betrieb erforderlichen Auflagen erfüllt. Im Rahmen der von

der Kommission[10] im November 1997 lancierten und von den europäischen Schiffseignern voll unterstützten Kampagne für die Sicherheit im Seeverkehr sollte die Erbringung eines solchen Nachweises für Schiffsbetreiber mit einem hohen Qualitätsstandard jedoch nicht zur Belastung werden.

ZWECK UND GELTUNGSBEREICH DER VORGESCHLAGENEN MASSNAHME

10. Die Hauptziele der vorgeschlagenen Richtlinie bestehen in erster Linie darin, mit Hilfe gemeinsam vereinbarter Grundsätze die Auslegung der internationalen Sicherheitsanforderungen stärker zu harmonisieren, eine effiziente Anwendung dieser Anforderungen und der einschlägigen Rechtsvorschriften der EG zu gewährleisten und die Bedingungen für den Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden, für alle Betroffenen, d.h. die Verwaltung des Gastgeber- und Flaggenstaates sowie die Unternehmen, transparenter zu gestalten:

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie werden die nachstehenden Ziele verfolgt:

- Auflisten aller Auflagen für die Sicherheit im Seeverkehr, die sowohl von einem Unternehmen, das eine Ro-Ro-Fähre oder ein Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats einsetzt, als auch indirekt von einem Flaggenstaat erfüllt werden müssen, unter dessen Flagge solche Schiffe oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge fahren;

- Einrichtung eines Verfahrens für die Überprüfung von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und -Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden, im Hinblick auf die Erfüllung aller Anforderungen, einschließlich der Betriebsbedingungen, vor ihrer Indienststellung und danach in regelmäßigen Abständen;

- Gewährleistung der Beteiligung des Gaststaates an der Untersuchung von Seeunfällen oder Schiffsunglücken, an denen Ro-Ro-Fähren oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge beteiligt sind, die im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden;

- Vermeidung unnötiger erweiterter Hafenstaatkontrollverfahren für Fährschiffe und Hochgeschwindikgeitsfahrzeuge, die den Nachweis über die Einhaltung der Vorschriften dieser Richtlinie erbracht haben;

---

[10] Ankündigung von Neil Kinnock anläßlich der 20. Vollversammlung der IMO am 17. November 1997 in London.

- Erleichterter Einsatz von Schiffen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die den Anforderungen der Richtlinie genügen, in einem spezifischen Linienverkehr, sowie Einsatz solcher Fähren und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in anderen Linienverkehren mit ähnlichen Betriebsbedingungen.

11. Der Geltungsbereich dieser Richtlinie ist auf Ro-Ro-Fahrgastfähren und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge beschränkt, die auf grenzüberschreitenden oder Inlandfahrten von oder nach einem Hafen der Gemeinschaft, unabhängig von ihrer Flagge, sofern sie im Linienverkehr eingesetzt werden. Die Richtlinie befaßt sich auch mit den Aufgaben der Unternehmen und Besatzungen sowie der Behörden des Flaggenstaates, die am Betrieb solcher Fähren und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge beteiligt sind.

In der Richtlinie wird vorgeschlagen, bestimmte der in einigen IMO-Entschließungen enthaltenen Grundsätze und Anforderungen zwingend vorzuschreiben, so daß die Durchsetzung wichtiger Sicherheitsmaßnahmen auf Ro-Ro-Fähren und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden, sichergestellt wird. Die Kommission ist der Ansicht, daß eine zwingende Durchführung der einschlägigen Bestimmungen von IMO-Entschließungen in diesem Bereich durch die Notwendigkeit gerechtfertigt ist, angemessene Normen für die Sicherheit und die Untersuchung von Unfällen aufzustellen.

Es gibt genügend Anhaltspunkte dafür, daß die unterschiedliche Auslegung internationaler Sicherheitsnormen durch die Verwaltung der Flaggenstaaten zu Unsicherheit und widersprüchlichen Situationen führt, die den Wert einer automatischen gegenseitigen Anerkennung von SOLAS-Zeugnissen durch diese Behörden mindert. Dies gilt sowohl für unterschiedliche Auslegungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten einerseits und den EU-Mitgliedstaaten und Drittflaggenstaaten andererseits. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie soll eine gemeinsame Bewertung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften durch alle unmittelbar betroffenen Parteien eingeführt werden, die darauf abzielt, gegenseitig anerkannte Sicherheitsnormen durchzusetzen.

Ferner soll mit der Richtlinie eine Diskriminierung zwischen Fährschiffen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft fahren und solchen, die unter der Flagge anderer Staaten fahren, vermieden werden. Die Kommission ist sich der Notwendigkeit bewußt, ein hohes öffentliches Schutzniveau für alle Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge unabhängig von ihrer Flagge zu gewährleisten, die im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden. Daher besteht nicht die Absicht, den Einsatz von Schiffen zu verbieten, die nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft fahren, wenn diese den vorgeschriebenen Sicherheitsanforderungen genügen. Die Flaggenstaaten sowie Drittstaaten sollen in ihrer Eigenschaft als Hafen- oder Küstenstaaten dazu aufgefordert werden, sich dem Kontrollsystem anzuschließen und daran aktiv mitzuwirken.

Die vorgeschlagene Richtlinie wird für die im Linienverkehr tätigen Unternehmen positive Auswirkungen haben, da sie sich schon vor der Aufnahme von Liniendiensten von und nach Häfen der Gemeinschaft über die von ihnen und ihren Schiffen zu erfüllenden Auflagen unterrichten können. Ferner werden unabhängig von der Staatsangehörigkeit oder Flagge für alle Unternehmen, die die gleiche Strecke bedienen, die gleichen Sicherheitsanforderungen gelten.

Nach Maßgabe der Richtlinie können Fährschiffe oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die vom Gaststaat eine Bestätigung darüber erhalten haben, daß sie die zur Erbringung von Liniendiensten von oder nach einem spezifischen Hafen erforderlichen Auflagen erfüllen, nicht automatisch in einem anderen Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Gemeinschaft eingesetzt werden. Um eine unnötige Wiederholung sämtlicher Verfahren zu vermeiden muß jedoch eine schon früher ausgestellte Bestätigung über die Erfüllung der Sicherheitsvorschriften berücksichtigt werden, wenn das gleiche Fährschiff oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeug auf anderen ähnlichen Strecken eingesetzt werden soll.

12. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie soll eine Regelung eingeführt werden, mit der die Schranken abgebaut werden können, die heute noch immer einer Beteiligung des Gaststaates an einer umgehenden und gründlichen Untersuchung von Unfällen auf See entgegenstehen, wobei der international anerkannte IMO-Code für die Untersuchung von Seeunfällen uneingeschränkt berücksichtigt wird. Bislang hing die Einbeziehung des Gaststaats in die Untersuchung eines Unfalls, der sich außerhalb seiner Hoheitsgewässer ereignet hat und in den Staatsangehörige des Gaststaats verwickelt waren, ausschließlich vom guten Willen des Flaggen- oder Küstenstaates ab. Diese Situation wird durch die vorgeschlagene Richtlinie geändert.

Das Recht von Drittlandflaggenstaaten, die Untersuchungen von Seeunfällen nach eigenen Regelungen durchzuführen, bleibt von dieser Richtlinie unberührt. Einem Unternehmen, das einen Liniendienst einrichten möchte, wird es jedoch zur Auflage gemacht, daß der Flaggenstaat den Anspruch des Gaststaats auf eine volle Einbeziehung in die Untersuchung eines Unfalls rechtlich anerkennt, selbst wenn sich dieser Unfall außerhalb der Binnen- oder Hoheitsgewässer des Gaststaats ereignet hat.

Der Kommission ist bewußt, daß die Teilnahme des Gaststaats an der Untersuchung von Unfällen in den Hoheitsgewässern eines Drittlandes, an denen ein Schiff beteiligt ist, das unter der Flagge eines Drittlandes fährt, durch diese Richtlinie nicht vollständig gewährleistet werden kann. Wenn in einem solchen Fall sowohl der Küsten- als auch der Flaggenstaat Drittländer sind, hängt die Teilnahme des Gaststaates davon ab, inwieweit der Küstenstaat die im Code für die Untersuchung von Seeunfällen verankerten Grundsätze der Zusammenarbeit achtet.

Die Kommission vertritt die Auffassung, daß eine begründete und legitime Einbeziehung der Gaststaaten in die Untersuchung von Seeunfällen, die sich in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und in angrenzenden Gewässern ereignen, nicht nur auf Ro-Ro-Fährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge beschränkt werden sollte.

Unter Berücksichtigung des formellen Ersuchens des Rates, die Interessen der Mitgliedstaaten für alle Linienfährdienste zu wahren, die von oder nach ihren betrieben werden, und in Anbetracht des kürzlich von der IMO verabschiedeten Codes für die Untersuchung von Seeunfällen betrachtet die Kommission diese Richtlinie als einen ersten Schritt im Hinblick auf eine generellere Anwendung des Codes.

Auf der Grundlage der mit dieser Richtlinie gewonnenen Erfahrung wird sie zu gegebener Zeit in enger Zusammenarbeit mit dem Mitgliedstaaten erwägen, welche weiteren Schritte auf Gemeinschaftsebene erforderlich sind, um eine wirksame Anwendung des Codes bei allen Unfällen und Ereignissen zu gewährleisten, an denen Schiffe, unabhängig von deren Flagge, beteiligt sind, sofern sich diese Unfälle in Gewässern ereignen, die für die Mitgliedstaaten von Belang sind.

13. In der vorgeschlagenen Richtlinie werden die Unternehmen zu einer direkten Zusammenarbeit mit den Behörden des Flaggenstaats verpflichtet. Ferner müssen die Mitgliedstaaten Drittländer von den Anforderungen in Kenntnis setzen, die von den Unternehmen, die in diesem spezifischen Verkehrsbereich tätig werden oder weiterhin tätig bleiben wollen, zu erfüllen sind. Aus der Sicht der Kommission ist dies erforderlich, um eine ausreichende Zusammenarbeit mit den Drittlandflaggenstaaten zu gewährleisten, so daß die grundlegenden Sicherheitsanforderungen von Fährschiffen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die unter Flaggen von Drittländern fahren, im Verkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen vollständig erfüllt werden. Sollte ein Unternehmen wegen mangelnder Zusammenarbeit mit dem Flaggenstaat nicht in der Lage sein, einen Nachweis über die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften zu erbringen, müßte es gegebenenfalls seine Schiffe unter der Flagge eines anderen Staates registrieren lassen, der die in der Gemeinschaft geltenden Sicherheitsanforderungen voll anerkennt.

BEGRÜNDUNG DER RICHTLINIE DES RATES

14.a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtung der Gemeinschaft mit dem Vorschlag verfolgt und wie weit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?

Die Verpflichtung der Gemeinschaft besteht in diesem Zusammenhang darin, für mehr Sicherheit im Seeverkehr zu sorgen (Artikel 84 Absatz 2 EG-Vertrag in Verbindung mit Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c EG-Vertrag). Mit der vorgeschlagenen Richtlinie sollen harmonisierte Sicherheitsbedingungen für den Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfähr- und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsdiensten von und nach einem Gemeinschaftshafen aufgestellt und durchgesetzt werden, um einen einheitlichen Sicherheitsstandard zu erzielen und eine angemessene Mitwirkung der Mitgliedstaaten bei der Untersuchung von Seeunfällen oder Schiffsunglücken zu gewährleisten, bei denen solche Fährschiffe oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge beteiligt sind.

Unter Berücksichtigung des in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie festgelegten Geltungsbereich, wird die vorliegende Richtlinie für mehr als 500 Fahrgastfähr- und -hochgeschwindigkeitsschiffe gelten, die regelmäßig im Linienverkehr von und nach ca. 275 Häfen in der Gemeinschaft eingesetzt sind.[11]

Millionen europäischer Bürger[12] und viele andere Europareisende bedienen sich dieses Transportmittels zu und von hunderten von Gemeinschaftshäfen. Betroffen sind nahezu alle Mitgliedstaaten als Flaggenstaaten oder Gaststaaten. Sie haben insbesondere für Auslandfahrten unterschiedliche Normen eingeführt, da es in diesem Bereich einen großen Auslegungs- und Ermessensspielraum und in den internationalen Übereinkommen für die einzelstaatlichen Behörden zahlreiche Möglichkeiten gibt, Ausnahmen zu gewähren. Hierdurch kommt es zu unterschiedlichen Sicherheitsstandards auf den gleichen Strecken, so daß die Schiffe dort zu unterschiedlichen Bedingungen und somit ungleichen Kosten miteinander im Wettbewerb stehen. Daher ist es unbedingt erforderlich, für die wichtigsten Fahrgastfährschiff- und Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa ein gemeinsames Verfahren zur Bewertung der Sicherheitsanforderungen anzuwenden. Dies läßt sich durch eine Reihe klar aufgestellter Anforderungen bewerkstelligen, anhand derer ein Betreiber im voraus erkennen kann, welche Auflagen er und seine Schiffe zu erfüllen haben, wenn er einen Fährdienst von und nach einem Gemeinschaftshafen betreiben möchte. Ferner muß ein spezifisches Kontrollsystem eingerichtet werden, mit dem die Einhaltung der Auflagen ständig überprüft wird.

Gemeinsame Sicherheitsanforderungen sind daher nicht nur erforderlich, um einen gemeinsamen Sicherheitsstandard zu erreichen, sondern auch um sicherzustellen, daß der Wettbewerb in den Gemeinschaftsgewässern für alle Betreiber, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit oder der Flagge, unter der ihre Schiffe fahren, auf gleicher Grundlage stattfindet. Hierbei darf keine Unterscheidung zwischen Ausland- und Inlandverkehr gemacht werden. Wie schon in Absatz 8 der allgemeinen Einleitung dargelegt, lassen sich die angestrebten Ziele nicht durch eine Änderung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle erreichen.

15.b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Die geplante Maßnahme liegt nicht in der ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft.

---

11 Eine anhand von Statistiken über den Kreuzfahrt- und Fährverkehr für 1996 von den Dienststellen der Kommission vorgenommene Analyse ergab, daß 549 Schiffe von und nach 277 Häfen eingesetzt werden.

12 Die vorgenannte Analyse ergab ferner, daß mit diesen Schiffen 141.818.786 Fahrgäste befördert wurden.

16.c) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Da bei der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr auch die Belange des Binnenmarktes zu berücksichtigen sind, besteht die wirksamste Lösung darin, auf Gemeinschaftsebene gemeinsame Sicherheits- und Kontrollanforderungen aufzustellen.

17.d) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Die Gemeinschaft hat größtes Interesse an der Durchsetzung und Wahrung eines hohen harmonisierten Sicherheitsstandards in Übereinstimmung mit den internationalen Rechtsvorschriften in diesem spezifischen Verkehrsbereich in Europa, in dem Ro-Ro-Fahrgastfähren und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden. Auf Gemeinschaftsebene wurden angemessene Vorschriften für den Bau von Fahrgastschiffen, einschließlich Ro-Ro-Fähren und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen verabschiedet, die auf Inlandfahrten eingesetzt werden. Solche Vorschriften bestehen jedoch nicht für Bereich der Auslandfahrten, für den internationale Übereinkommen zahlreiche Möglichkeiten für Ausnahmen und unterschiedliche Auslegungen der Anwendung der Sicherheitsnormen bieten. Europäische Bürger und zahlreiche andere Reisende in der Gemeinschaft betrachten diese Verkehrsart als öffentlichen Seeverkehr. Sie sollten das Recht haben, unabhängig von der benutzten Schiffs- oder Dienstleistungsart ein gleichmäßiges Schutzniveau erwarten zu können. Daher schlägt die Richtlinie vor, für die Bereitstellung von Liniendiensten von und nach einem Gemeinschaftshafen ein harmonisiertes Sicherheitsniveau mit Hilfe von Auflagen durchzusetzen, die vollständig auf international anerkannten Grundsätzen aufbauen. Ferner soll ein spezifisches Kontrollsystem eingerichtet werden, mit dem vor der Aufnahme eines Liniendienstes und danach in regelmäßigen Abständen die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften überprüft werden kann.

Der Preis des Nichttätigwerdens wäre ein unzureichender Schutz der Fahrgäste und das ständige Risiko eines hohen Verlustes von Menschenleben, das Fortbestehen einer allzu komplizierten und unsicheren Regelung für die Reeder innerhalb der Gemeinschaft wie auch Wettbewerbsverzerrungen. Die jüngsten tragischen Unfälle in europäischen Gewässern, bei denen insgesamt mehr als 2000 Menschen ums Leben kamen, sind ein weiterer Beweis für die Notwendigkeit eines Tätigwerdens auf Gemeinschaftsebene.

18.e) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)?

Der Abschluß internationaler Verhandlungen zur Erlangung vollständig harmonisierter Rechtsvorschriften für den Bau und Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in einem zeitlich vertretbaren Rahmen ist nicht möglich. Ferner liegt die Anwendung von Instrumenten wie einem Code für eine koordinierte Untersuchung von Unfällen

unter Einbeziehung aller Betroffenen ausschließlich im Ermessen der jeweiligen Flaggenstaaten.
Selbst wenn angemessene verbindliche internationale Vorschriften bestehen, ist die koordinierte und wirksame Anwendung dieser Vorschriften nach wie vor das Hauptproblem. Aufgrund von Einschränkungen, die durch das gemäß internationalen Übereinkommen aufgestellte System der Hafenstaatkontrolle bedingt sind, läßt sich eine systematische Kontrolle und Bewertung des Sicherheitsniveaus von Fahrgastfährschiffen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen durch eine Änderung der Richtlinie 95/21/EG nicht angemessen gewährleisten. Um jedoch bei dieser Verkehrsart für einen gleichen und wirksamen Schutz der Fahrgäste zu sorgen, müssen entweder in Form einer Richtlinie oder in Form einer Verordnung bindende Vorschriften eingeführt werden, damit eine ständige Bewertung und Kontrolle des erforderlichen Sicherheitsniveaus und das Recht der Mitgliedstaaten gewährleistet sind, bei den Untersuchungen aller Unfälle mitzuwirken, die sich in Gewässern ereignen, die für die Gemeinschaft von Belang sind. Durch die Verankerung eines umfassenden Gemeinschaftssystems in einem verbindlichem rechtlichen Rahmen lassen sich divergierende einzelstaatliche Maßnahmen vermeiden.

19.f) **Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen sind?**

Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird eine Richtlinie ausreichen, um die gemeinsamen Anforderungen auf Gemeinschaftsebene festlegen, die die harmonisierte Anwendung und Durchsetzung der international vereinbarten Vorschriften und Grundsätze für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gewährleistet, die im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden. Dabei wird jedem einzelnen Mitgliedstaat die Wahl der praktischen und technischen Umsetzungsverfahren überlassen. So überläßt es die Richtlinie jedem einzelnen Mitgliedstaat in eigener Verantwortung zu entscheiden, welches die für ihn am besten geeigneten Durchführungsinstrumente sind.

INHALT DER RICHTLINIE

20. Die vorgeschlagene Richtlinie verlangt von den Mitgliedstaaten zu prüfen, ob Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die im Verkehr von oder nach einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft eingesetzt werden, alle an diese Dienste gestellten Anforderungen erfüllen. Diese Kontrolle umfaßt eine Prüfung der Gültigkeit aller vom Flaggenstaat ausgestellten Zeugnisse und eine Überprüfung der Fähre oder des Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs vor seiner Indienststellung. Der Gaststaat fordert den (die) anderen Gaststaat(en) und gegebenenfalls den Flaggenstaat, wenn dieser nicht einer der betroffenen Gaststaaten ist, auf, an dieser Überprüfung teilzunehmen.

21. Die Unternehmen müssen einen Nachweis darüber erbringen, daß ihre Fähren und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge die Anforderungen erfüllen und ihre Schiffe rechtzeitig vor der beabsichtigten Aufnahme des Dienstes einer Überprüfung unterziehen lassen. Eine Fähre oder ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug dürfen

erst dann in einem Linienverkehr eingesetzt werden, wenn der Gaststaat der Reederei gegenüber bestätigt hat, daß die Fähre oder das Hochgeschwindigkeitsfahrzeug alle mit einem bestimmten Liniendienst verbundenen Auflagen erfüllen. Im Falle eines Linienverkehrs innerhalb der Gemeinschaft, an dem mehr als ein Gaststaat beteiligt ist, müssen die betroffenen Gaststaaten die Erfüllung der ihnen gemäß der Richtlinie obliegenden Pflichten koordinieren. Für derzeit im Linienverkehr eingesetzte Fähren und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge werden Übergangsvereinbarungen für die Erbringung des Nachweises getroffen, daß sie die Anforderungen der Richtlinie erfüllen.

22. Die von einem Gaststaat ausgestellte Bestätigung über die Erfüllung der einschlägigen Betriebsanforderungen bleibt solange gültig, wie das betreffende Unternehmen und seine Schiffe diesen Anforderungen genügen. Der Gaststaat hat jedoch das Recht, nachfolgende außerplanmäßige Überprüfungen durchzuführen. und ist stets berechtigt, das Schiff gemäß den Bestimmungen der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle zu überprüfen, wenn hierfür triftige Gründe vorliegen.

23. Die Bestätigung über die Aufnahme eines Linienverkehrs mit Fähren oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen eines Unternehmens hängt davon ab, daß der Flaggenstaat das Recht des Gaststaats anerkennt, die Untersuchung von Seeunfällen, an denen diese Fähren oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge beteiligt sind, zu leiten oder daran mitzuwirken.

24. Die vorgeschlagene Richtlinie wird ein Liste aller Anforderungen enthalten, die von einem Unternehmen zu erfüllen sind, und die Grundsätze aufstellen, die von den Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Gaststaaten zu beachten sind. Ferner wird sie ein Anzahl spezifischer Anforderungen festlegen, mit denen eine harmonisierte Anwendung der internationalen Normen gewährleistet werden soll.

ANMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 1

In diesem Artikel wird der Zweck der Richtlinie erläutert: Die Aufstellung von Bedingungen für den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden. Ferner soll den Mitgliedstaaten das Recht einer vollen Mitwirkung bei allen Untersuchungen von Seeunfällen eingeräumt werden, die sich im Linienverkehr ereignen.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält eine Definition der in der Richtlinie verwendeten Schlüsselbegriffe. Die Richtlinie versucht, eine Übereinstimmung mit den Definitionen sicherzustellen, die bereits in internationalen Rechtsinstrumenten wie dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 und den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Sicherheit im Seeverkehr verankert sind.

Artikel 3

In diesem Artikel wird der Geltungsbereich der Richtlinie festgelegt. Ferner wird erläutert, für welche Fährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge die Bestimmungen der Richtlinie gelten. Die Richtlinie gilt für alle Auslandfahrten und Inlandfahrten in Seegebieten, bei denen sich eine Ro-Ro-Fähre mehr als 20 Seemeilen von der Küstenlinie entfernt, wohingegen es den Mitgliedstaaten überlassen bleibt, die Richtlinie auch auf Ro-Ro-Fähren auf Inlandfahrten anzuwenden, die sich nicht mehr als 20 Seemeilen von der Küstenlinie entfernen. Somit läßt sich die Notwendigkeit einer Ausnahmeregelung für einige Fährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge vermeiden, für die eine Einhaltung der allgemeinen Vorschriften der Richtlinie nicht sinnvoll oder unpraktisch wäre.

Artikel 4

Dieser Artikel legt die von den Mitgliedstaaten als Gaststaaten einzuhaltenden Regeln fest. Er stellt sicher, daß Fährschiffe, Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Unternehmen, die einen Linienverkehr von und nach einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft betreiben oder zu betreiben beabsichtigen, die Vorschriften der Artikel 5 und 6 erfüllen.
Der Artikel enthält ebenfalls eine Liste von Gründen, mit denen verhindert werden kann, daß solche Fährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr eingesetzt werden, stellt den Grundsatz der Zusammenarbeit des Gaststaats auf und sieht Verfahren zur Unterrichtung der Unternehmen über ihre Rechte und Pflichten vor.

Artikel 5

In diesem Artikel werden die allgemeinen Anforderungen festgelegt, die von allen Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu erfüllen sind.

Absatz 1 bestätigt die Notwendigkeit, gültige Zeugnisse an Bord mitzuführen. Um ein angemessenes Niveau dieser Zeugnisse zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, werden allen Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen unabhängig von ihrer Flagge Verpflichtungen auferlegt, die nach den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft von Fährschiffen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen einzuhalten sind, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren oder ausschließlich in der Inlandfahrt eingesetzt werden. Um sicherzustellen, daß die vorgeschriebenen Überprüfungen in harmonisierter Weise durchgeführt werden, sind keine neuen Vorschriften erforderlich, da die Regierungen schon in der IMO-Entschließung A.746(18) aufgefordert werden, die Überprüfungen gemäß den im Anhang dieser Entschließung enthaltenen Leitlinien durchzuführen.

Von dieser Vorgehensweise bleibt das Ratifizierungsverfahren für das Protokoll über das Harmonisierte System für die Überprüfung und Zertifizierung von 1998 unberührt.
Absatz 2 behandelt die Anforderungen an Bau, Instandhaltung und Ausstattung dieser Fahrgast-Fährschiffe und -hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.

Um sicherzustellen, daß der Zustand des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen nicht die Sicherheit des Fahrgastschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs beeinträchtigen, müssen diese Bauteile gemäß dem Standard gebaut, instandgehalten und überprüft werden, den

die Klassifikationsregeln einer "anerkannten Organisation" vorschreiben. Diese "anerkannten Organisationen" sind in der Richtlinie des Rates 94/57/EG[13] als Organisationen definiert, die nach standesrechtlichen Grundsätzen arbeiten sowie zuverlässig und in der Lage sind, eine vorschriftsmäßige Überprüfung der von ihnen klassifizierten Schiffe im Hinblick auf die Einhaltung der einschlägigen Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften vorzunehmen.

Alle Fahrgastfährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge müssen mit einem Schiffsdatenschreiber ausgestattet sein, für den die IMO sowohl die funktionellen Anforderungen als auch die technischen Spezifikationen festgelegt hat. Aufgrund von Umständen, auf die die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft keinen Einfluß haben, konnte das Mitführen eines solchen Gerätes bislang noch nicht verbindlich im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens vorgeschrieben werden.

Absatz 3 gewährleistet, daß spezifische regionale Stabilitätsanforderungen, wie die des Abkommens von Stockholm von 1996, in harmonisierter Form und unabhängig von der Flagge sowie ohne jegliche Unterscheidung zwischen Ausland- und Inlandfahrten für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe gelten, die in der betreffenden Region eingesetzt werden.

Artikel 6

Dieser Artikel enthält die den Unternehmen auferlegten Pflichten.

Absatz 1 verlangt von allen Unternehmen, den erforderlichen Nachweis darüber zu liefern, daß sie den gestellten Anforderungen genügen.

Absatz 2 verpflichtet die Unternehmen, einer Einbeziehung des Gaststaates in die Untersuchung von Unfällen gemäß Artikel 9 nichts entgegenzusetzen.

In Absatz 3 wird das Unternehmen verpflichtet, zur Erfüllung der ihm von den EG-Gaststaaten auferlegten Anforderungen an die Bereitstellung eines Linienverkehrs von oder nach einem Gemeinschaftshafen für jedes Fahrgastfährschiff oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, das unter der Flagge eines Drittlandes fährt, die Zustimmung der zuständigen Behörden dieses Flaggenstaates und indirekt auch deren Zusage für eine Zusammenarbeit zu erhalten.

Artikel 7

Dieser Artikel enthält die wichtigsten Vorschriften der Richtlinie, da hier die Verfahren und Leitlinien für die Überprüfung des Nachweises über die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie durch die Gaststaaten im Einzelnen festgelegt werden.
In den Absätzen 1 bis 3 wird eine Erstüberprüfung vorgeschrieben, bei der es sich um ein gründliche Überprüfung des Fahrgastfährschiffes oder Hochgeschwindigkeitfahrzeuges vor dessen Indienststellung im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft oder um eine Überprüfung handelt, die innerhalb eines

---

[13] Richtlinie über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden, ABl.Nr. L 319 vom 12.12.94, S. 20

Jahres nach dem Inkrafttreten der Richtlinie bei Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen vorgenommen werden muß, die schon im Linienverkehr eingesetzt werden. Ferner muß diese Überprüfung jedes Mal stattfinden, wenn sich die Betriebsbedingungen für das Fahrgastfährschiff oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeug ändern. Bei Fahrgastfährschiffen oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die über einen Nachweis der Erfüllung der einschlägigen Vorschriften verfügen und in anderen, ähnlichen Diensten eingesetzt werden sollen, ist eine Wiederholung dieser Verfahren auf ein Minimum zu beschränken.

Absatz 4 führt den Grundsatz der außerplanmäßigen Überprüfungen ein.

In Absatz 5 werden Ausnahmen für Fahrgastfährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge zugelassen, die im Rahmen des erweiterten Überprüfungsverfahrens der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle die Erstüberprüfung und eine außerplanmäßige Überprüfung erfolgreich bestanden haben. Das Recht des Hafenstaats, ein Schiff aus triftigen Gründen einer Hafenstaatkontrolle zu unterziehen und es gegebenenfalls festzuhalten, bleibt hiervon unberührt.

Artikel 8

In diesem Artikel werden die bei spezifischen Überprüfungen einzuhaltenden Verfahren sowie die Qualifikationsanforderungen und die Zusammensetzung des Überprüfungsteams festgelegt. Die Zusammenarbeit zwischen den Gaststaaten, die Einbeziehung des Flaggenstaats und die Notwendigkeit, eine unnötige Stillegung des Schiffs zu vermeiden, sind die wichtigsten Grundsätze. Es werden präzise Maßnahmen für den Fall vorgeschlagen, daß Mängel festgestellt werden oder bei den Gaststaaten Uneinigkeit hinsichtlich der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen besteht.

Artikel 9

In Artikel 9 werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, im Rahmen ihrer Rechtsvorschriften dafür zu sorgen, daß sie und andere Mitgliedstaaten an der Untersuchung von Unfällen teilnehmen können, bei denen Fahrgastfährschiffe oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge beteiligt waren, die im Linienverkehr von oder nach einem ihrer Häfen eingesetzt sind. Bei der Untersuchung von Unfällen sind die im IMO-Code für die Untersuchung von Seeunfällen aufgestellten Grundsätze zu wahren.

Artikel 10

Dieser Artikel enthält eine Liste von Begleitmaßnahmen, die eine koordinierte und effiziente Durchführung der Bestimmungen der Artikel 5 bis 7 gewährleisten dürften.

Hierzu gehören:

- Die wirksame Anwendung des vom Schiffssicherheitsausschuß der IMO veröffentlichten Rundschreibens MSC 606 über die Zustimmung des Hafenstaates zu Ausnahmen (s. Absatz 7 der allgemeinen Einführung) kann nicht ausschließlich dem Ermessen der Flaggenstaaten überlassen werden;

- Die in der IMO-Entschließung A. 600 (15) über die IMO-Kennummer enthaltenen und an die Hafenstaaten gerichteten Empfehlungen, die für alle Fahrgastschiffe von mehr als 100 BRZ in der Auslandfahrt verbindlich sind, und die IMO-Entschließung A. 795 (19) über Streckenführungssysteme sollten für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, zwingend vorgeschrieben werden;

- Alle verfügbaren Daten über das Schiff und die Besatzung, die Betriebsbedingungen bzw. -einschränkungen des Schiffes, die Ergebnisse der vorgeschriebenen Überprüfungen sowie die Ergebnisse der gezielten Überprüfungen, der Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle sollten zur Verfügung gestellt werden;

- Für die Anerkennung der Einhaltung der Vorschriften der Richtlinie müssen klare und unternehmensfreundliche Verfahren eingeführt werden;

- Zwischen den Unternehmen und den Behörden sollte gemäß der IMO-Entschließung A. 852 (20) eine enge Zusammenarbeit im Hinblick auf die Anerkennung eines integrierten Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen für Notfälle an Bord von Schiffen stattfinden;

- Zwischen dem Gaststaat und den lokalen Behörden muß für den Fall der Einschränkungen der Betriebsbedingungen eine geeignete Schnittstelle eingerichtet werden.

Artikel 11

In Absatz 1 verpflichtet sich die Kommission zur Einrichtung eines transparenten Systems für eine nachträgliche Überwachung der durch die Richtlinie auferlegten Verpflichtungen. Für diesen Zweck wird die Einrichtung einer Datenbank vorgeschlagen, die allen Beteiligten zugänglich ist. Es würde sich lohnen, einmal zu prüfen, ob das im Rahmen der MOU (SIRENAC/CAAM) von Paris eingerichtete System zum Austausch von Daten diese Anforderung optimal erfüllt.

Mit Absatz 2 soll sichergestellt werden, daß Drittländer angemessen von den Gaststaaten über die Auflagen für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in Kenntnis gesetzt werden, die im Linienverkehr von oder nach einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft eingesetzt werden. Hierdurch soll es den Drittländern ermöglicht werden, die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen, um Unternehmen, deren Fahrgastfährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge unter der Flagge dieser Drittländer fahren, dabei behilflich zu sein, die in der Gemeinschaft gestellten Sicherheitsanforderung vollständig zu erfüllen.

Artikel 12

Der gemäß Artikel 12 der Richtlinie des Rates 93/75/EWG[14] eingesetzte Ausschuß wird an dieser Stelle in die Richtlinie aufgenommen. Ferner wird das bei Inanspruchnahme des Ausschusses einzuhaltende Verfahren beschrieben.

Artikel 13

Dieser Artikel erlaubt es der Kommission, gemäß dem Verfahren des Artikels 12 die Richtlinie zu ändern um sicherzustellen, daß im Sinne dieser Richtlinie Änderungen internationaler Übereinkommen oder Rechtsinstrumente der Gemeinschaft, die nach der Annahme dieser Richtlinie in Kraft getreten sind, sowie IMO-Entschließungen, die für das mit dieser Richtlinie eingerichtete System von Bedeutung sind, in diese Richtlinie aufgenommen werden können.

Artikel 14 und 15

Diese Artikel enthalten die Maßnahmen, die jeder Mitgliedstaat ergreifen muß, um der Richtlinie nachzukommen.

Artikel 16 und 17

Keine Bemerkungen.

[14] Richtlinie des Rates 93/75/EWG vom 13. September 1993 über die Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern, ABl. Nr. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.

Anhänge

In Anhang 1 werden die spezifischen Anforderungen aufgestellt, die von den Unternehmen gemäß Artikel 6 Absatz 1 zu erfüllen sind. In diesem Zusammenhang sollten die Unternehmen sich auf die einschlägigen IMO-Entschließungen stützen, in denen sie aufgefordert werden, eine besondere Verantwortung für die sicheren Betrieb von Fährdiensten zu übernehmen.

Anhang 2 enthält zusätzlich zu den in Artikel 4 Absatz 3 aufgeführten Gründen Verweise auf die Fälle, in denen ein Unternehmen aufgrund einer nachgewiesenen Nichteinhaltung der Vorschriften daran gehindert werden kann, seine Fahrgastfährschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr einzusetzen.

Die Anhänge 3 und 5 enthalten ausführliche Leitlinien für Besichtiger zur Durchführung der in Artikel 7 vorgeschriebenen gezielten Überprüfungen.

Anhang 4 enthält die Angaben, die von den Gaststaaten über die Unternehmen, Fahrgastfährschiffe und -hochgeschwindigkeitsfahrzeuge einzuholen sind, die in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Richtlinie überprüft wurden und in die Datenbank gemäß Artikel 10 Absatz 4 einzugeben sind.

Anhang 6 enthält die von den qualifizierten Besichtigern zu erfüllenden Kriterien.

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES ÜBER DIE BEDINGUNGEN FÜR DEN BETRIEB VON LINIENDIENSTEN MIT RO-RO-FAHRGASTFÄHRSCHIFFEN UND FAHRGAST-HOCHGESCHWINDIGKEITSFAHRZEUGEN IN DER GEMEINSCHAFT

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 84 Absatz 2 ,

auf Vorschlag der Kommission[1] ,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c des Vertrags,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik müssen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Fahrgast-Seeverkehr getroffen werden.

Die Gemeinschaft ist ernstlich besorgt über die Unfälle, von denen Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe betroffen waren und die eine Vielzahl von Menschenleben gekostet haben. Personen, die in der Gemeinschaft Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge benutzen, können mit Recht einen angemessenen Sicherheitsstandard erwarten und müssen sich auf ihn verlassen können.

In der Entschließung des Rates vom 22. Dezember 1994 zur Sicherheit von "Roll-on/Roll-off"-Fahrgastfährschiffen[3] wird die Kommission aufgefordert, Vorschläge für ein verbindliches System zur Überprüfung und ein System zur Überwachung der Sicherheit von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen zu unterbreiten.

Diese Richtlinie entspricht dem Recht der Mitgliedstaaten, Fahrgastfährschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die im Verkehr von oder nach einem ihrer Häfen eingesetzt werden, strengeren als den im SOLAS-Übereinkommen enthaltenen Anforderungen zu unterstellen.

Insbesondere in Anbetracht des durch den Binnenmarkt bedingten Ausmaßes der Fahrgastbeförderung im Seeverkehr ist ein Tätigwerden der Gemeinschaft die wirksamste Lösung zur Aufstellung eines gemeinsamen Mindeststandards für die Sicherheit der in der ganzen Gemeinschaft eingesetzten Schiffe.

1

2

3 ABl. Nr. C 379 vom 31.12.94, S. 8.

In Anbetracht des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist eine Richtlinie des Rates das geeignete Rechtsinstrument, da sie einen Rahmen für eine einheitliche und zwingende Anwendung der Sicherheitsnormen durch die Mitgliedstaaten bildet und es jedem Mitgliedstaat überläßt, die für ihn am besten geeigneten Durchführungsinstrumente zu wählen.

Für die Sicherheit der Schiffe sind in erster Linie die Flaggenstaaten verantwortlich. Die Mitgliedstaaten können sicherstellen, daß Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die unter ihrer Flagge fahren, angemessene Sicherheitsanforderungen erfüllen. Die Mitgliedstaaten können die Sicherheit von Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, unabhängig von deren Flagge, die einen Linienverkehr von und nach den Häfen der Mitgliedstaaten aus durchführen oder durchzuführen wünschen, nur gewährleisten, wenn sie die nachweisliche Erfüllung der Sicherheitsvorschriften zur Voraussetzung für den Betrieb eines Linienverkehrs von ihren Häfen aus machen.

Die Richtlinie richtet sich an die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Gaststaaten. Deren Verantwortlichkeiten beruhen auf spezifischen Verantwortlichkeiten der Hafenstaaten, die dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) von 1982 in vollem Umfang entsprechen.

Ein Tätigwerden auf Gemeinschaftsebene ist der beste Weg um sicherzustellen, daß einige der im Rahmen der IMO vereinbarten Grundsätze zwingend durchgesetzt werden, ohne dabei den Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Häfen in der Gemeinschaft sowie Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zu verzerren.

Im Interesse einer Verbesserung der Sicherheit und der Vermeidung einer Wettbewerbsverzerrung sollten die gemeinsamen Sicherheitsanforderungen für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, unabhängig von deren Flagge gelten, die im Linienverkehr sowohl auf Ausland- als auch auf Inlandfahrten in Seegebieten eingesetzt werden, in denen sich eine Anwendung der Richtlinie eindeutig empfiehlt, wobei die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben sollten, gegebenenfalls den Geltungsbereich auf Schiffe auszudehnen, die in anderen Gebieten fahren.

Die Unternehmen sollten schon im voraus über alle Sicherheitsanforderungen unterrichtet sein, die sie für den Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der Gemeinschaft zu erfüllen haben. Unternehmen, die Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreiben und den Nachweis über die Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie erbracht haben, sollten nicht daran gehindert werden, einen Linienverkehr innerhalb der Gemeinschaft zu betreiben und hiervon entsprechend in Kenntnis gesetzt werden.

Die Verpflichtung und das Recht der Mitgliedstaaten, ein Schiff gemäß Artikel 5 der Richtlinie 95/21/EG vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen[4] (Hafenstaatkontrolle) zu überprüfen, bleiben von dieser Richtlinie unberührt.

Die Mitgliedstaaten sollten bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortlichkeiten als Gaststaaten zusammenarbeiten.
Für die Überprüfung und Zertifizierung durch die Flaggenstaaten müssen harmonisierte Anforderungen aufgestellt werden. Die Mitgliedstaaten könnten es als notwendig erachten, diese Aufgaben nur anerkannten Organisationen zu übertragen, die den Anforderungen der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden[5] genügen.

Alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe, die im Verkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen eingesetzt werden, sollten beim Bau und während ihrer gesamten Einsatzzeit den einschlägigen Klassifikationsnormen hinsichtlich der Stärke des Schiffskörpers, der Haupt-und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen entsprechen und mit einem Schiffsdatenschreiber ausgerüstet sein, der die einschlägigen internationalen Anforderungen erfüllt.

Für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe, die in einer bestimmten Region eingesetzt werden, sollten unterschiedslos und unabhängig von ihrer Flagge oder der Art ihrer Fahrt die einschlägigen regionalen Stabilitätsanforderungen gelten.

Es obliegt den Unternehmen, als Voraussetzung für die Bereitstellung eines Liniendienstes von oder nach einem Gemeinschaftshafen den Nachweis über die Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie zu erbringen und sicherzustellen, daß sich die Mitgliedstaaten gemäß den Bestimmungen des IMO-Codes für die Untersuchung von Seeunfällen in vollem Umfang an allen Untersuchungen von Unfällen beteiligen können.

Die Feststellung der Erfüllung der einschlägigen Vorschriften durch Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge muß im Rahmen gezielter Überprüfungen durch die Gaststaaten auf der Grundlage harmonisierter Verfahren und ausführlicher Leitlinien erfolgen und sollte von einem qualifizierten Team von Besichtigern vor der Aufnahme eines Beförderungsdienstes gemäß den Auflagen dieser Richtlinie und danach in regelmäßigen Abständen vorgenommen werden.

Um die mit der Feststellung der Erfüllung der einschlägigen Vorschriften durch Fahrgastfährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge verbundene Belastung der Unternehmen zu verringern, sollten die vorhandenen Betriebs- und Instandhaltungspläne sowie das Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften im Hinblick auf den Einsatz solcher Schiffe auf ähnlichen Strecken berücksichtigt werden.

---

4 ABl. Nr. L 157 vom 7.7.1995, S. 1.

5 ABl. Nr. L 319 vom 12.12.1994, S. 20.

Fahrgastfährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die zur Zufriedenheit des Gaststaats überprüft wurden, sollten keiner erweiterten Überprüfung gemäß der Richtlinie 95/21/EG unterzogen werden.

Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, daß sie aufgrund ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften in der Lage sind, sich selbst und anderen besonders interessierten Mitgliedstaaten die Mitwirkung oder Zusammenarbeit bei der Untersuchung eines Unfalls auf der Grundlage des IMO-Codes für die Untersuchung von Seeunfällen zu ermöglichen. Das Ergebnis solcher Untersuchungen sollte unter Berücksichtigung des großen öffentlichen Interesses, das Unfällen auf dem Gebiet der Fahrgastbeförderung entgegengebracht wird, gebührend bekannt gemacht werden.

Für eine koordinierte und effiziente Durchführung der Anforderungen sowohl durch die Gaststaaten als auch durch die Unternehmen scheinen eine Reihe von Begleitmaßnahmen als empfehlenswert.

Die Kommission ist verpflichtet, für eine angemessene Überwachung der Durchführung dieser Richtlinie sowie dafür zu sorgen, daß alle Informationen im Zusammenhang mit Fahrgastfährschiffen oder Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, für die diese Richtlinie gilt, allen Beteiligten, die ein nachgewiesenes Interesse am Betrieb solcher Schiffe und Fahrzeuge haben, über eine transparente Datenbank zugänglich sind, die von der Kommission eingerichtet wird.

Es muß sichergestellt werden, daß alle am Verkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen beteiligten Staaten die gleichen Anforderungen für den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen und die Untersuchung von Seeunfällen erfüllen. Diese Anforderungen stehen nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS). Drittländer, die am Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen beteiligt sind, für die diese Richtlinie gilt, sollten von den Mitgliedstaaten über die Anforderungen unterrichtet werden, die nach den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft von Unternehmen zu erfüllen sind, die einen Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betreiben.

Ein Ausschuß, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt, muß die Kommission bei der wirksamen Anwendung der Richtlinie unterstützen. Diese Aufgabe kann der Ausschuß gemäß Artikel 12 der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen oder umweltschädliche Güter befördern[6] übernehmen.

Dieser Ausschuß kann gewisse Bestimmungen der Richtlinie anpassen, um zukünftige Änderungen des SOLAS-Übereinkommens zu berücksichtigen, die inzwischen in Kraft getreten sind, und eine harmonisierte Durchführung der Änderungen einiger IMO-Entschließungen zu gewährleisten. -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

---

6 ABl. Nr. L 247 vom 5.10.1993, S. 19.

Artikel 1
(Zweck)

Zweck dieser Richtlinie ist die Aufstellung von Bedingungen für den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft eingesetzt werden. Ferner werden die Mitgliedstaaten ermächtigt, jedwede Untersuchung von Seeunfällen oder Ereignissen im Linienverkehr zu leiten, daran teilzunehmen oder mitzuarbeiten.

Artikel 2
(Begriffsbestimmungen)

Im Sinne dieser Richtlinie und ihrer Anhänge bezeichnet der Ausdruck

a) **"Ro-Ro-Fähre"** ein im Seeverkehr eingesetztes Fahrgastfährschiff, das so gestaltet ist, daß Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;

b) **"Hochgeschwindigkeitsfahrzeug"** ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Sinne von Kapitel X Regel 1 des SOLAS-Übereinkommens von 1974, in der bei Erlaß dieser Richtlinie geltenden Fassung, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;

c) **"SOLAS-Übereinkommen von 1974"** das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zusammen mit allen Protokollen und Änderungen, die bei Erlaß dieser Richtlinie wirksam sind;

d) **"Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge"** den vom Schiffssicherheitsausschuß der IMO mit Entschließung MSC 36 (63) am 20. Mai 1994 beschlossenen Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der bei Erlaß dieser Richtlinie geltenden Fassung;

e) **"Linienverkehr"** eine Abfolge von Ro-Ro-Fahrgastfährschiff- oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugfahrten, durch die zwei oder mehrere Häfen miteinander verbunden werden, und zwar

   1. entweder nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
   2. so regelmäßig und häufig, daß eine systematische Abfolge erkennbar ist;

f) **"Seegebiet"** ein Gebiet gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie des Rates 98/ /EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe;

g) **"Zeugnisse"** für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe das gemäß den Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 oder gemäß der Richtlinie 98/ /EG über Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe ausgestellte Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe, und für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge das gemäß dem Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausgestellte Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sowie die Genehmigung für den Betrieb von

Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen zusammen mit allen einschlägigen Unterlagen über die Schiffsausrüstung und, falls vorhanden, Ausnahmezeugnissen;

h) **"Ausnahmezeugnis"** ein nach den Bestimmungen der Regel I A/12(a)(vi) des SOLAS-Übereinkommens von 1974 ausgestelltes Zeugnis;

i) **"Verwaltung des Flaggenstaats"** die zuständigen Behörden des Staates, dessen Flagge das Ro-Ro-Fahrgastfährschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug zu führen berechtigt ist;

j) **"Gaststaat"** ein Mitgliedstaat, zu oder von dessen Häfen ein Ro-Ro-Fahrgastfährschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Linienverkehr eingesetzt ist;

k) **"Auslandfahrt"** eine Fahrt von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb dieses Staates oder umgekehrt;

l) **"Inlandfahrt"** eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu demselben oder einem anderen Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats;

m) **"anerkannte Organisation"** eine Organisation, die gemäß Artikel 4 der Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen anerkannt ist;

n) **"Unternehmen"** ein Unternehmen, das ein oder mehrere Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe betreibt, denen ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates ausgestellt wurde, oder ein Unternehmen, das Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreibt, denen ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften gemäß Regel IX/4 des SOLAS-Übereinkommens von 1974, in der bei Erlaß dieser Richtlinie geltenden Fassung, ausgestellt wurde;

o) **"Code über die Untersuchung von Seeunfällen"** der von der Versammlung der IMO mit Entschließung A.849(20) vom 27. November 1997 beschlossene Code für die Untersuchung von Unfällen und Ereignissen auf See;

p) **"gezielte Überprüfung"** eine vom Gaststaat gemäß Artikel 7 durchgeführte Überprüfung;

q) **"qualifizierter Besichtiger"** einen von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats ordnungsgemäß ermächtigten öffentlichen Bediensteten, der Überprüfungen und Besichtigungen im Zusammenhang mit den Zeugnissen durchführt und die Kriterien der Befähigung und Unabhängigkeit des Anhangs 6 erfüllt;

r) **"Mängel"** ein Zustand, der nicht die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt.

Artikel 3
(Geltungsbereich)

1. Diese Richtlinie gilt für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, unabhängig von deren Flagge, die in der Auslandfahrt oder in der Inlandfahrt im Linienverkehr von oder nach einem Hafen eines Mitgliedstaats in Seegebieten der Klasse A eingesetzt werden.

2. Ein Mitgliedstaat kann diese Richtlinie, sofern es sich empfiehlt, auf Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge anwenden, die in der Ausland- oder Inlandfahrt in anderen als den in Absatz 1 aufgeführten Seegebieten eingesetzt werden. In diesem Fall gelten die einschlägigen Vorschriften für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die unter den gleichen Bedingungen eingesetzt werden, wobei keine Diskriminierung aufgrund der Flagge, der Staatsangehörigkeit oder des Geschäftssitzes des Unternehmens erfolgen darf.

Artikel 4
(Anwendung)

1. Jeder Gaststaat hat als Voraussetzung für den Betrieb eines Linienverkehrs mit Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von oder nach einem seiner Häfen sicherzustellen, daß Unternehmen, die solche Schiffe oder Fahrzeuge betreiben oder zu betreiben beabsichtigen, die Bestimmungen des Artikels 6 einhalten und deren Schiffe oder Fahrzeuge die Anforderungen des Artikels 5 erfüllen.

2. Ein Gaststaat, der nach einer Überprüfung gemäß den Bestimmungen des Artikels 7 Absatz 1 feststellt, daß die Anforderungen von Absatz 1 erfüllt sind, setzt das Unternehmen hiervon schriftlich in Kenntnis und hindert das Unternehmen aus Gründen, die sich aus dieser Richtlinie ergeben, nicht daran, seine Schiffe oder Fahrzeuge im Linienverkehr einzusetzen.

3. Ein Gaststaat untersagt einem Unternehmen Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr von oder nach einem seiner Häfen einzusetzen,

   - wenn die Anforderungen der Artikel 5 und 6 nicht erfüllt werden oder

   - wenn er vom Flaggenstaat nicht gemäß Artikel 10 Absatz 1 über die Angemessenheit der gewährten Ausnahmen konsultiert wurde oder

   - wenn die bei einer gezielten Überprüfung gemäß Artikel 7 festgestellten Mängel nicht zufriedenstellend gemäß den Bestimmungen des Artikels 8 Absatz 6 behoben wurden oder

   - aus den in Anhang 2 aufgeführten Gründen.

4. Hat ein Gaststaat beschlossen, dem Unternehmen gemäß den Bestimmungen des Artikels 3 den Betrieb eines Ro-Ro-Fahrgastfährschiffes oder eines Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuges zu untersagen, setzt er das Unternehmen mit einem begründeten Beschluß davon sowie von dessen Recht auf Widerspruch in Kenntnis. Ein Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.

5. Gaststaaten, die am gleichen Linienverkehr beteiligt sind, setzen sich bei der Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels miteinander ins Benehmen.

Artikel 5
(Auflagen für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge)

1. Für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe gilt:

   a) Gültige, von der Verwaltung des Flaggenstaats oder einer in seinem Auftrag handelnden anerkannten Organisation ausgestellte Zeugnisse sind an Bord mitzuführen;

   b) Die Überprüfung für die Ausstellung eines Zeugnisses findet gemäß den einschlägigen Verfahren und Leitlinien des Anhangs der von der Versammlung der IMO erlassenen Entschließung A.764(18) über Leitlinien für die Überprüfung im Rahmen des harmonisierten Überprüfungs- und Zertifizierungssystems in der bei Erlaß der Richtlinie geltenden Fassung oder gemäß Verfahren statt, die für den gleichen Zweck gedacht sind.

2. Für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gilt:

   a) Die nach den Vorschriften einer anerkannten Organisation erstellten Klassifikationsregeln oder von der Verwaltung des Flaggenstaats als gleichwertig anerkannten Regeln für den Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen sind einzuhalten.

   b) Es ist ein Schiffsdatenschreiber zu installieren, der Informationen für eine eventuelle Untersuchung eines Unfalls liefern kann. Der Schiffsdatenschreiber muß die Leistungsanforderungen der von der Versammlung der IMO am 27. November 1997 erlassenen Entschließung A.861(20) erfüllen und den in der IEC-Norm Nr. 61996 festgelegten Prüfnormen entsprechen. Werden Schiffsdatenschreiber an Bord von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen installiert, die vor Annahme der Richtlinie gebaut wurden, können Ausnahmen hinsichtlich der Erfüllung einiger Anforderungen gewährt werden. Diese Ausnahmen und die Bedingungen, unter denen sie gewährt werden können, werden gemäß dem Verfahren des Artikels 12 festgelegt.

3. Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe, die in einer Region eingesetzt werden, in der regionale Regeln gelten, müssen die auf regionaler Ebene vereinbarten besonderen Stabilitätsanforderungen erfüllen, die der Kommission gemäß der Richtlinie 83/189/EWG des Rates zusammen mit den gemeinsamen Auslegungen

mitzuteilen sind, die gemäß dem Verfahren des Artikels 12 verabschiedet werden können.

Artikel 6
(Anforderungen an die Unternehmen)

1. Die Unternehmen treffen die erforderlichen Maßnahmen um zu gewährleisten, daß die in Anhang 1 dieser Richtlinie enthaltenen besonderen Anforderungen erfüllt werden. Gemäß dem Verfahren des Artikels 10 Absatz 5 erbringen sie gegenüber dem am Linienverkehr beteiligten Gaststaat den Nachweis über die Einhaltung der Bestimmungen dieses Absatzes und des Artikels 5.

2. Weder der Gaststaat noch ein Mitgliedstaat, der ein begründetes Interesse hieran hat, werden von den Unternehmen daran gehindert, die Untersuchung eines Unfalles oder Ereignisses auf See gemäß den Bestimmungen des Codes über die Untersuchung von Seeunfällen zu leiten, an dieser in vollem Umfang teilzunehmen oder hierbei mitzuarbeiten. Ferner gewähren sie uneingeschränkten Zugang zu den vom Schiffsdatenschreiber des an diesem Unfall oder Ereignis beteiligten Schiffs oder Fahrzeugs aufgezeichneten Daten.

3. Die Unternehmen setzen die Gaststaaten davon in Kenntnis, wenn die Verwaltung des Flaggenstaats für Schiffe oder Fahrzeuge, die nicht unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, die Zusage des Unternehmens akzeptiert hat, die von den Gaststaaten als Voraussetzung für die Bereitstellung eines Linienverkehrs von einem oder mehreren ihrer Häfen gestellten Anforderungen zu erfüllen.

Artikel 7
(Prüfung des Nachweises über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften)

1. Der Gaststaat prüft die Gültigkeit des gemäß Artikel 5 und Artikel 6 Absatz 1 erbrachten Nachweises und führt eine erste gezielte Überprüfung gemäß den Leitlinien des Anhangs 3 durch, um sich zu vergewissern, daß das Ro-Ro-Fahrgastfährschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die Bedingungen für den Betrieb eines Linienverkehrs von oder nach einem oder mehreren seiner Häfen erfüllt.

2. Die Prüfung des Nachweises über die Erfüllung der Vorschriften des Artikel 5 und des Artikels 6 Absatz 1 sowie die in Absatz 1 erwähnte erste gezielte Überprüfung erfolgen entweder vor der Indienststellung des Schiffes oder Fahrzeuges in einem Linienverkehr oder spätestens 12 Monate nach dem in Artikel 15 Absatz 1 genannten Datum, wenn das Schiff oder Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt schon in einem Linienverkehr von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten eingesetzt wird.

Wenn ein in einem Linienverkehr eingesetztes Ro-Ro-Fahrgastfährschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, für das die beteiligten Gaststaaten dem Unternehmen eine Bestätigung über die Erfüllung der für diesen Linienverkehr geltenden Vorschriften erteilt haben, in einem anderen Linienverkehr eingesetzt werden soll, an dem ein anderer Gaststaat beteiligt ist, muß dieser die schon zuvor

für das betreffende Schiff oder Fahrzeug ausgestellten Bestätigungen so weit wie möglich berücksichtigen. Wenn dieser andere Gaststaat mit den vorher erteilten Bestätigungen zufrieden ist und die Bedingungen für den Betrieb eines Linienverkehrs die gleichen sind, kann er das Schiff oder Fahrzeug von der ersten gezielten Überprüfung vor seiner Indienststellung in einem anderen Linienverkehr befreien.

3. Nach jeder größeren Reparatur, grundlegenden Änderung oder Modifikation oder nach einem Wechsel der Geschäftsführung, Flagge oder Klasse führt der Gaststaat ebenfalls eine erste gezielte Untersuchung gemäß den Leitlinien des Anhangs 3 durch.

4. Zusätzlich zu den ersten gezielten Überprüfungen werden während der Gültigkeitsdauer der Zeugnisse zwei außerplanmäßige Überprüfungen gemäß den Leitlinien des Anhangs 3 durchgeführt. Zumindest eine dieser außerplanmäßigen Überprüfungen findet während einer Fahrt des Ro-Ro-Fahrgastfährschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs statt.

5. Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, bei denen die gezielten Überprüfungen zur Zufriedenheit des (der) beteiligten Gaststaats (Gaststaaten) verlaufen sind, werden von diesem (diesen) von der erweiterten Überprüfung gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 95/21/EG des Rates und von den erweiterten Überprüfungen freigestellt, die aufgrund des triftigen Grundes durchzuführen sind, daß sie zur Kategorie der Fahrgastschiffe gemäß Anhang 5 Nr. 3 gehören, auf die in Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 95/21/EG des Rates verwiesen wird.

Artikel 8
(Verfahren im Zusammenhang mit gezielten Überprüfungen)

1. Sind Verwaltungen von zwei oder mehreren Gaststaaten an einer gezielten Überprüfung des gleichen Schiffs oder Fahrzeugs beteiligt, arbeiten sie zusammen. Die gezielten Überprüfungen werden von einem Team durchgeführt, das sich aus qualifizierten Besichtigern des (der) beteiligten Gaststaats (Gaststaaten) zusammensetzt. An einer gezielten ersten Überprüfung muß auch ein Besichtiger einer anerkannten Organisation teilnehmen. Das Team bewertet unter fachlichen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung der Leitlinien des Anhangs 5, inwieweit das betreffende Ro-Ro-Fahrgastfährschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug die Anforderungen des Artikels 5 und des Artikels 6 Absatz 1 erfüllt. Festgestellte Mängel sind den Verwaltungen der Gaststaaten mitzuteilen.

2. Auf Antrag der Unternehmen fordern die Gaststaaten die Verwaltung des Flaggenstaats, der kein Gaststaat ist, auf, bei den gezielten Überprüfungen gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie vertreten zu sein.

3. Bei der Planung einer ersten Überprüfung berücksichtigt der Gaststaat in gebührender Weise den Betriebs- und Instandhaltungsplan des Schiffs oder Fahrzeugs.

4. Die Ergebnisse der gezielten Überprüfung werden in einem Bericht festgehalten, dessen Format gemäß dem Verfahren des Artikels 12 festzulegen ist.

5. Im Falle einer fortdauernden Meinungsverschiedenheit zwischen den Gaststaaten hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen des Artikels 5 und Artikels 6 Absatz 1, setzt die Verwaltung eines beliebigen an der gezielten Überprüfung teilnehmenden Gaststaates die Kommission unverzüglich von den Gründen dieser Meinungsverschiedenheit in Kenntnis.

   Wird die Kommission nicht innerhalb eines Monats von einer Einigung zwischen den betroffenen Gaststaaten unterrichtet, ergreift sie Maßnahmen im Hinblick auf eine Beschlußfassung gemäß dem Verfahren des Artikels 12.

6. Im Falle von Mängeln fordert der Gaststaat das Unternehmen auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um diese umgehend oder innerhalb eines genau festgelegten und vertretbaren Zeitraums zu beseitigen, falls sie keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit des Schiffes oder Fahrzeugs, seine Besatzung und Fahrgäste darstellen. Nach der Beseitigung der Mängel überprüfen die betroffenen Gaststaaten, ob die Mängel zu ihrer vollen Zufriedenheit beseitigt wurden. Sollte dies nicht der Fall sein, untersagen sie den Einsatz des betreffenden Schiffs oder Fahrzeugs gemäß den Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 3.

Artikel 9
(Untersuchung von Unfällen)

1. Die Mitgliedstaaten schaffen im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Voraussetzungen dafür, daß sie und jeder andere Staat, der hieran ein begründetes Interesse hat, die Untersuchung eines Unfalles oder Ereignisses auf See leiten, daran teilnehmen oder mitarbeiten können, wenn hieran ein im Linienverkehr von oder nach ihren Häfen eingesetztes Ro-Ro-Fahrgastfährschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug beteiligt war, für das sie gemäß dieser Richtlinie verantwortlich sind.

2. Mitgliedstaaten, die solche Untersuchungen leiten, daran teilnehmen oder mitarbeiten, stellen sicher, daß die Untersuchung so effizient und zeitsparend wie möglich gemäß den Bestimmungen des Codes für die Untersuchung von Seeunfällen abgeschlossen wird.

3. Die nach Abschluß dieser Untersuchungen erstellten Berichte werden veröffentlicht und der Kommission übermittelt.

Artikel 10
(Begleitmaßnahmen)

1. Mitgliedstaaten, die ein Ausnahmezeugnis anerkennen, arbeiten mit dem betroffenen Gaststaat oder der Verwaltung des Flaggenstaats zusammen, um Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Angemessenheit von Ausnahmen auszuräumen, die vor der ersten gezielten Überprüfung gewährt wurden.

2. Die Mitgliedstaaten richten die geeigneten landgestützten Streckenführungssysteme und sonstigen Informationssysteme ein, um einen sicheren Betrieb des Linienverkehrs mit Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen oder des unter ihre Verantwortung fallenden Streckenabschnitts zu gewährleisten.

3, Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die im Linienverkehr von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten eingesetzt werden, erhalten eine Kennummer gemäß der IMO-Entschließung A.600(15) über die Schiffskennummer-Regelung.

4. Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission regelmäßig für alle Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die im Linienverkehr von oder nach seinen Häfen eingesetzt sind, die in Anhang 4 aufgeführten aktualisierten Angaben. Sind zwei oder mehrere Gaststaaten an einem Linienverkehr beteiligt, können diese Angaben von einem dieser Gaststaaten übermittelt werden.

5. Die Mitgliedstaaten definieren und aktualisieren gemäß ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften geeignete Verfahren, mit denen

   - eine zügige Prüfung des Nachweises über die Durchführung der ersten gezielten Überprüfung gemäß Artikel 7 ermöglicht wird;

   - Unternehmen gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr von oder nach Häfen der Mitgliedstaaten untersagt werden kann;

   - Unternehmen gemäß den Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 4 Widerspruch einlegen können.

6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß Unternehmen, die Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Linienverkehr von oder nach ihren Häfen einsetzen in der Lage sind, ein integriertes Systems zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen für Notfälle an Bord von Schiffen zu unterhalten und anzuwenden. Zu diesem Zweck stützen sie sich auf den durch die IMO-Entschließung A. 852 (20) über Leitlinien für die Struktur eines integrierten Notfallsystems geschaffenen Rahmen. Sind zwei oder mehrere Mitgliedstaaten als Gaststaaten an einem Linienverkehr beteiligt, arbeiten sie zusammen einen Plan für die jeweiligen Strecken aus.

7. Die Mitgliedstaaten vergewissern sich, daß sie vor der Ausstellung einer Genehmigung für den Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in ihrer Eigenschaft als Gaststaat von der Verwaltung des Flaggenstaats gemäß den Bestimmungen des Absatzes 1.9.3 des Codes für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge umfassend konsultiert wurden. Sie stellen sicher, daß Betriebsbeschränkungen, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und zum Schutz des Lebens, der natürlichen Ressourcen und der Küsten erforderlich sind, auferlegt oder beibehalten werden und ergreifen Maßnahmen für eine wirksame Durchsetzung dieser Beschränkungen.

Artikel 11
(Stützmaßnahmen)

1. Die Kommission richtet eine Datenbank ein, die ständig aktualisiert wird und alle von den Mitgliedstaaten gemäß den Bestimmungen des Artikels 10 Absatz 4 zur Verfügung gestellten Daten enthält. Die Daten sind allen betroffenen Verwaltungen der Flaggenstaaten und Gaststaaten zugänglich. Das für den Betrieb eines Ro-Ro-Fahrgastfährschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs im Sinne dieser Richtlinie zuständige Unternehmen sowie andere am Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen interessierte Parteien haben unter Bedingungen, die gemäß dem Verfahren des Artikels 12 festzulegen sind, Zugang zu den Daten.

2. Drittländer, die für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, für die diese Richtlinie gilt und die im Verkehr zwischen dem Hafen eines Mitgliedstaats und dem Hafen eines Drittlandes eingesetzt werden, entweder eine Verantwortung als Flaggenstaat oder ähnliche Verantwortungen wie ein Gaststaat tragen, werden von den Mitgliedstaaten über die Anforderungen unterrichtet, denen gemäß dieser Richtlinie alle Unternehmen genügen müssen, die einen Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betreiben.

Artikel 12
(Regelungsausschuß)

Die Kommission wird von dem Ausschuß gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EWG unterstützt. Der Ausschuß arbeitet gemäß dem in den Absätzen 2 und 3 desselben Artikels vorgesehenen Verfahren.

Artikel 13
(Änderungsverfahren)

Diese Verordnung kann gemäß dem Verfahren des Artikels 12 geändert werden, um ihre Anhänge unter Berücksichtigung der einschlägigen Änderungen der in dieser Richtlinie erwähnten internationalen Übereinkommen und Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und des Inkrafttretens neuer Rechtsinstrumente der Gemeinschaft sowie weiterer IMO-Entschließungen anzupassen, die als wichtig für die Verbesserung der mit dieser Richtlinie eingeführten Regelung erachtet werden.

Artikel 14
(Ahndung von Verstößen)

Die Mitgliedstaaten legen die Strafen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Strafen angewendet werden. Die vorgesehenen Strafen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Artikel 15
(Durchführung)

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum 1. Januar 2000 nachzukommen, und unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

   Die Bestimmungen des Artikels 5 Absatz 2 Buchstabe b müssen spätestens [30] Monate nach dem Datum der Veröffentlichung der IEC-Norm Nr. 61996 [oder bis zum 1. Januar 2002, abhängig davon, welches die spätere dieser beiden Fristen ist] angewandt werden.

2. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

3. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die übrigen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 16
(Inkrafttreten)

Diese Richtlinie tritt am Tage ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 17
(Mitteilung)

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten und die Kommission gerichtet.

ANHANG 1

(BESONDERE ANFORDERUNGEN AN DIE UNTERNEHMEN)
(gemäß Artikel 6 Absatz 1)

Die Unternehmen stellen sicher, daß an Bord ihrer Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

- der Kapitän vor Fahrtantritt angemessen über die Verfügbarkeit landgestützter Streckenführungssysteme und sonstiger Informationssysteme unterrichtet wird, die ihm die sichere Abwicklung der Fahrt gestatten, und daß er die von den Mitgliedstaaten eingerichteten Streckenführungs- und Informationssysteme nutzen kann;

- die einschlägigen Bestimmungen der Absätze 2 bis 6 des Rundschreibens MSC Circ. 699 - Überarbeitete Leitlinien für die Vorschriften für die Fahrgastsicherheit - angewandt werden;

- eine Übersicht über die Arbeitszeiten an Bord an einem leicht zugänglichen Ort ausgehängt wird, die Auskunft gibt über

  a) den Dienstplan auf See und im Hafen und
  b) die vorgeschriebene Höchstarbeitszeit oder die Mindestruhezeit;

- der Kapitän Entscheidungen treffen kann, die er aus fachlicher Sicht, insbesondere bei schwierigen Witterungsbedingungen und hohem Seegang, für einen sicheren Schiffsverkehr- und betrieb für erforderlich hält;

- der Kapitän alle mit dem Betrieb des Schiffes zusammenhängenden Tätigkeiten und Ereignisse aufzeichnet, die für die Schiffsverkehrssicherheit von Bedeutung sind;

- jedwede ständige Abbiegung oder Beschädigung der Außenhautpforten oder der Außenhautbeplattung, durch die die Sicherheit des Ro-Ro-Fahrgastfährschiffs oder des Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs beeinträchtigt werden könnte, und jedwede Mängel bei den Türsicherungsvorrichtungen umgehend sowohl der Verwaltung des Flaggen- als auch des Gaststaats mitgeteilt und unverzüglich zu deren Zufriedenheit behoben werden;

- ein aktualisierter Reisewegplan vor der Abfahrt des Ro-Ro-Fahrgastfährschiffs oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugs vorliegt. Bei der Ausarbeitung des Reisewegplans sind die im der MSC-Entschließung ... (70) enthaltenen Leitlinien für die Reisewegplanung voll zu berücksichtigen;

- den Fahrgästen allgemeine Informationen über die für ältere und behinderte Menschen angebotenen Dienste und Hilfsmaßnahmen in einem Format zur Verfügung gestellt werden, das auch für Personen mit Sehschwäche geeignet ist.

ANHANG 2

ZUSÄTZLICHE GRÜNDE, UM EINEM UNTERNEHMEN DEN BETRIEB EINES RO-RO-FAHRGASTFÄHRSCHIFFS ODER FAHRGAST-HOCHGESCHWINDIGKEITSFAHRZEUGS ZU UNTERSAGEN

(gemäß Artikel 4 Absatz 3)

Nachgewiesene Nichteinhaltung der in den nachstehend aufgeführten Rechtsvorschriften enthaltenen Verpflichtungen:

- Richtlinie 93/75/EWG des Rates in ihrer geänderten Fassung oder
- Richtlinie 94/58/EG des Rates in ihrer geänderten Fassung oder
- Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates in ihrer geänderten Fassung.

ANHANG 3

LEITLINIEN FÜR GEZIELTE ÜBERPRÜFUNGEN

(gemäß Artikel 7)

1. Die gezielte Erstüberprüfung stellt sicher, daß die gesetzlichen Auflagen, insbesondere hinsichtlich Ladung, Stabilität, Feuerschutz, maximale Fahrgastzahl, Rettungsgeräte und die Beförderung gefährlicher Güter erfüllt werden. Zu diesem Zweck umfaßt sie, soweit erforderlich, zumindest folgende Maßnahmen:

   - Ingangsetzen des Notstromaggregats;
   - Überprüfung der Notbeleuchtung;
   - Überprüfung des Notstromquelle für die Funkanlagen;
   - Prüfung der Bordsprechanlage;
   - Feuerschutzübung, einschließlich einer Demonstration, daß die Besatzungsmitglieder mit dem Einsatz der Brandschutzausrüstung gut vertraut sind;
   - Betrieb der Notfeuerlöschpumpe mit zwei an die Feuerlöschhauptleitung angeschlossenen Feuerlöschschläuchen;
   - Prüfung der Fernabschaltvorrichtung für die Kessel, Haupt- und Hilfsmaschinen und Belüftung;
   - Prüfung der Fernschließvorrichtungen und der lokalen Schließvorrichtungen für Feuerklappen;
   - Prüfung der Feuermelde- und Alarmsysteme;
   - Prüfung der einwandfreien Funktionsweise der Feuertüren;
   - Betrieb der Lenzpumpen;
   - Schließen wasserdichter Schottentüren sowohl vor Ort als auch mit Hilfe der Fernschließvorrichtung;
   - Demonstration, daß die Schlüsseldienstgrade mit dem Lecksicherheitsplan gut vertraut sind;
   - Aussetzen und Wiederanbordnahme und Verstauung mindestens eines Rettungsboots und eines Seenotboots, Ingangsetzen und Überprüfen des Antriebs- und Rudersystems;
   - Prüfung der Ausrüstung sämtlicher Rettungs- und Seenotboote;
   - Prüfung der Haupt- und Hilfsruderanlage.

Bei der gezielten Erstüberprüfung wird ferner geprüft, ob der Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation vorschreiben. Bei allen anschließenden gezielten Überprüfungen ist die Einhaltung dieser Anforderungen zu überprüfen.

2. Eine gezielte Überprüfung umfaßt, falls erforderlich, die in Absatz 1 aufgeführten Prüfungen sowie eine Überprüfung des an Bord vorgesehenen Instandhaltungssystems.

   Bei jeder gezielten Überprüfung ist besonders darauf zu achten, daß die Besatzungsmitglieder mit den nachstehenden Vorschriften und Verfahren vertraut sind und diese wirksam anwenden können: Sicherheits-, Notfall- Instandhaltungs- und Schifffsbesatzungsvorschriften, Arbeits- und Fahrgastsicherheitsvorschriften, Vorschriften für die Verstauung von Ladung und Fahrzeugen. Es ist zu prüfen, ob die Besatzung in der Lage ist, in einer gemeinsamen, im Logbuch des Schiffes angegebenen Sprache Befehle und Anweisungen zu verstehen, zu erteilen und Rückmeldung zu erstatten. Die Nachweise darüber, daß die Besatzungsmitglieder mit Erfolg eine Sonderausbildung abgeschlossen haben, sind insbesondere im Hinblick auf die nachstehenden Bereiche zu prüfen:

   - Ausbildung für Notfälle (Evakuierungsmaßnahmen);
   - Vertrautheit mit den Notfallsystemen;
   - Sicherheitstraining für Besatzungsmitglieder, die Fahrgästen in einer Notsituation, insbesondere älteren und behinderten Personen, in den Fahrgasträumen direkte Hilfe leisten;
   - Krisenmanagement und Ausbildung für den Umgang mit Menschen in Notsituationen.

   Die gezielte Überprüfung bewertet ferner die dienstliche Beanspruchung (Ermüdung) und die Frage, ob die Dienstzeiten, insbesondere für das Wachpersonal, zu einer unangemessenen Ermüdung führen. Zu diesem Zweck werden die auszuhängenden Wachdienstpläne überprüft, um festzustellen, ob die Mindestruhezeiten eingehalten werden.

3. Bei einer Überprüfung der Befähigungsnachweise der Besatzungsmitglieder werden die von Drittländern ausgestellten Zeugnisse nur dann anerkannt, wenn sie die Bestimmungen des Artikels 9 Absatz 3 der Richtlinie 94/58/EG des Rates in ihrer geänderten Fassung erfüllen und diese Länder auf der weißen Liste der IMO stehen.

4. Anhang 5 enthält eine Liste von Leitlinien, die qualifizierte Besichtiger bei der Durchführung von gezielten Überprüfungen zu berücksichtigen haben.

ANHANG 4

ANGABEN, DIE DER KOMMISSION MITZUTEILEN SIND
(gemäß Artikel 10 Absatz 4)

Name des Schiffs

Flagge

Eigner

Unternehmen

IMO-Kennummer

Klassifikationssysmbole, Kennzeichnungen und Bewertungen und Nummer des Eintrags im Registerbuch der Gesellschaft

Auskünfte über gesetzlich vorgeschriebene Zeugnisse (Daten, Gültigkeit, Ausnahmen)

Überprüfungsberichte des Flaggenstaats und der Klassifikationsgesellschaften

Berichte über gezielte Überprüfungen

Befähigung der Besatzung

Einsatzbeschränkungen

Berichte über Mängel und Festhalten gemäß der Richtlinie 95/21/EG des Rates

ANHANG 5

LEITLINIEN FÜR QUALIFIZIERTE BESICHTIGER FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON GEZIELTEN ÜBERPRÜFUNG (gemäß Artikel 8 Absatz 1)

1. **Fahrgastangaben.** Es ist sicherzustellen, daß die Anzahl der Fahrgäste, für die das Schiff zugelassen ist, nicht überschritten wird; das System zur Registrierung von Fahrgastangaben den Vorschriften entspricht und effizient ist; das festgestellt wird, wie die Informationen über die Gesamtzahl der Fahrgäste dem Kapitän mitgeteilt werden und wie Fahrgäste, die eine Hin- und Rückfahrt machen, ohne dabei an Land zu gehen, in die Gesamtzahl der Fahrgäste der Rückfahrt einbezogen werden.

2. **Angaben zu Ladung und Stabilität.** Es ist zu prüfen, ob zuverlässige Tiefgangsanzeiger vorhanden und in Gebrauch sind; daß Maßnahmen getroffen werden, um das Schiff nicht zu überladen und die Schottenladelinie nicht unter Wasser liegt; die Bewertung von Ladung und Stabilität vorschriftsmäßig durchgeführt wird; daß Lastkraftwagen und andere Ladungen, falls erforderlich gewogen werden und die Zahlen dem Schiff zur Bewertung von Ladung und Stabilität mitgeteilt werden; daß Leckdienstpläne ständig ausgehängt und der Schiffsleitung die Hefte mit den Ergebnissen des Leckdienstes übermittelt werden.

3. **Sicherheit auf See.** Das Verfahren, mit dem sichergestellt wird, daß das Schiff, bevor es den Liegeplatz verläßt, seefest ist, sollte ein Meldeverfahren umfassen, mit dem bestätigt wird, daß alle wasser- und wetterdichten Außenhauttüren geschlossen sind; daß alle Türen des Fahrzeugdecks geschlossen sind, bevor das Schiff den Liegeplatz verläßt, oder lange genug offen bleiben, bis die Bugtür geschlossen wird; daß Vorkehrungen für das Schließen der Bug-, Heck- und Seitentüren getroffen wurden; daß die Signallampen- und Kamera-Überwachungssysteme betriebsbereit sind, um den Zustand der Türen auf der Kommandobrücke anzuzeigen. Jegliche Schwierigkeiten mit den Signallampen, insbesondere den Schaltern an den Türen, sollten behoben und mitgeteilt werden.

4. **Sicherheitsansagen.** Die Form der routinemäßigen Sicherheitsansagen und das Anbringen von Sicherheitsanweisungen und Notvorschriften in der (den) erforderlichen Sprache(n) ist zu überprüfen. Die Sicherheitsansagen müssen zu Beginn der Fahrt erfolgen und in allen öffentlichen Räumen, einschließlich der offenen Decks, die den Fahrgästen zugänglich sind, hörbar sein.

5. **Logbucheinträge.** Prüfung des Logbuchs, um sicherzustellen, daß es Einträge über das Schließen der wasserdichten und wetterfesten Bug-, Heck- und Seitentüren, praktische Übungen für die wasserdichten Schottentüren und Tests der Rudermaschine enthält. Es muß auch Angaben über Tiefgang, Freibord und Stabilität und die gemeinsame Arbeitssprache der Besatzung enthalten.

6. **Gefährliche Güter.** Es ist zu prüfen, daß Ladungen von Gefahrgut oder umweltgefährdenden Gütern den einschlägigen Vorschriften entsprechend befördert werden. Insbesondere ist zu beachten, daß eine Erklärung betreffend die gefährlichen und umweltschädigenden Güter zusammen mit dem Frachtbrief oder

dem Ladeplan vorliegt, damit deren Standort an Bord erkenntlich ist; daß die Beförderung dieser Ladung auf Fahrgastschiffen zulässig ist und daß die gefährlichen und umweltschädigenden Güter vorschriftsmäßig gekennzeichnet, etikettiert, verstaut, gesichert und getrennt befördert werden.

Fahrzeuge, die gefährliche und umweltschädigende Güter befördern, müssen vorschriftsmäßig gekennzeichnet und gesichert werden. Bei der Beförderung von Gefahrgut oder umweltgefährdenden Gütern muß eine Kopie des Frachtbriefs oder Ladeplans an Land verfügbar sein. Dem Kapitän müssen die Notifizierungsanforderungen der Richtlinie 93/75/EWG in der geänderten Fassung und die Not- und Erste-Hilfe-Maßnahmen im Falle eines Unfalls mit gefährlichen und meeresverschmutzenden Gütern bekannt sein. Die Belüftungsanlagen der Fahrzeugdecks müssen jederzeit in Betrieb sein und verstärkt eingesetzt werden, wenn die Fahrzeugmotoren laufen. Auf der Kommandobrücke muß angezeigt werden, daß die Belüftungsanlage des Fahrzeugdecks in Betrieb ist.

7. **Sicherung von Lastkraftwagen.** Prüfung der Sicherung von Lastkraftwagen, z.B. ob Blockverstauung oder Einzellaschung; sind ausreichende Stützpunkte vorhanden; wurden Vorkehrungen für die Sicherung von LKW für ungünstige Wetterverhältnisse getroffen; wie werden Busse und Motorräder gesichert; verfügt das Schiff über ein Handbuch für die Ladungssicherung.

8. **Fahrzeugdecks.** Prüfung, ob Spezialladungs- und Ro-Ro-Laderäume ständig durch einen Wachdienst oder ein Kamara-Überwachungssystem kontrolliert werden, so daß die Bewegung der Fahrzeuge bei ungünstigen Witterungsbedingungen oder das Betreten dieser Räume durch Unbefugte beobachtet werden können. Prüfung, ob Feuertüren und Eingänge geschlossen sind und Hinweise für die Fahrgäste angebracht sind, die das Betreten der Fahrzeugdecks während das Schiff aus See ist.

9. **Verschließen der wasserdichten Türen.** Es ist zu prüfen, ob die Betriebsvorschriften für die wasserdichten Schottentüren eingehalten und die erforderlichen praktischen Übungen durchgeführt werden; ob das Kontrollsystem der Kommandobrücke, falls möglich, auf "vor Ort"-Überwachung eingestellt ist; ob die Türen bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und in gefährlichen Situationen geschlossen gehalten werden; ob die Besatzung ordnungsgemäß über den Betrieb der Türen unterrichtet wird und sich der Gefahr eines Mißbrauchs bewußt ist.

10. **Feuerwachdienst.** Es sollte Gewißheit darüber bestehen, daß ein effizienter Feuerwachdienst unterhalten wird, so daß ein Ausbruch von Feuer umgehend festgestellt werden kann. Hierzu sollte eine feste Einteilung der Räume vorliegen, in denen weder eine Feuermeldeanlage noch ein Alarmsystem installiert ist, so daß diese Räume gemäß Punkt 8 regelmäßig durch Wachgänge überprüft werden können.

11 a). **Mitteilung eines Notfalls.** Prüfung, ob es in Übereinstimmung mit dem Mannschaftsverzeichnis eine ausreichende Zahl von Besatzungsmitgliedern gibt, die den Fahrgästen im Notfall Hilfe leisten können und ob das Notdienstpersonal umgehend erkannt werden und sich mit den Fahrgästen verständigen kann.

Hierbei ist eine angemessenes Zusammenspiel der nachstehenden Faktoren zu berücksichtigen:

a) die Sprache(n) der Fahrgäste, die auf einer bestimmten Strecke am stärksten vertreten ist (sind);

b) die Wahrscheinlichkeit, daß die Fähigkeit, Anweisungen in einem elementaren Englisch erteilen zu können, eine Verständigung mit den Fahrgästen ermöglicht, die Hilfe benötigen, unabhängig davon, ob der Fahrgast und das Besatzungsmitglied die gleiche Sprache sprechen;

c) die Möglichkeit, während eines Notfalls auf eine andere Kommunikationsform zurückgreifen zu müssen (z.B. Vorführung, Handzeichen oder Hinweis auf die Örtlichkeiten, an denen sich die Sicherheitsanweisungen befinden, Musterstationen, Rettungsgeräte oder Notausgänge, falls eine verbale Verständigung unmöglich sein sollte);

d) Umfang, in dem die Fahrgäste in ihrer Muttersprache oder anderen Sprachen vollständige Sicherheitsanweisungen erhalten haben;

e) die Sprachen, in denen die Notfalldurchsagen während einer Notfallübung erfolgen können, um den Fahrgästen sachkundige Anleitungen zu geben und den Besatzungsmitgliedern die Hilfeleistung zu erleichtern.

11 b). **Gemeinsame Arbeitssprache der Besatzungsmitglieder.** Es ist zu prüfen, ob eine Arbeitssprache festgelegt wurde, um ein effizientes Vorgehen der Besatzung in Sicherheitsfragen zu gewährleisten, und ob diese Arbeitssprache im Logbuch eingetragen wurde.

12. **Sicherheitsausrüstung.** Prüfung, ob die Lebensrettungs- und Feuerschutzausrüstungen, einschließlich der Feuertüren und sonstiger struktureller Brandschutzelemente leicht besichtigt werden können und Instand gehalten werden; ob die Brandschutzpläne oder -hefte stets verfügbar sind oder dem Kapitän gleichwertige Informationen zur Verfügung gestellt werden; ob die Schwimmwesten vorschriftsmäßig verstaut werden und die Stauplätze für Kinderschwimmwesten leicht erkennbar sind; ob gewährleistet ist, daß der Betrieb der Feuermeldeanlagen, Notsperrvorrichtungen, Sturmventile usw. nicht durch die Ladung der auf den Fahrzeugdecks stehenden Fahrzeuge behindert wird.

13. **Navigations- und Funkausrüstung.** Prüfung, ob die Navigations- und Funksprechausrüstungen, einschließlich der EPIRB-Rettungsbojen, betriebsbereit sind.

14. **Zusätzliche Notbeleuchtung.** Prüfung, ob - falls vorgeschrieben - ein zusätzliches Notbeleuchtungssystem installiert wurde und ob ein Mängelverzeichnis geführt wird.

15. **Fluchtwege.** Es ist zu prüfen, ob die Fluchtwege entsprechend der geltenden Vorschriften gekennzeichnet sind und deren Beleuchtung durch die Haupt- und Notstromquelle gewährleistet ist; welche Maßnahmen getroffen wurden, um die Fluchtwege von Fahrzeugen freizuhalten und wo diese das Fahrzeugdeck

durchqueren oder durch dieses verlaufen; ob die Notausgänge des Duty Free Shops, die durch Waren versperrt waren, freigehalten werden.

16. **Fahrtenberichtsheft.** Prüfung, ob der Kapitän und der rangälteste Offizier Zweitschriften des Fahrtenberichtsheftes erhalten und weitere Kopien für die Besatzung verfügbar sind und ob eine Prüfliste vorliegt, um das Schiff seeklar zu machen und auch sonstige Vorgänge zu prüfen.

17. **Sauberkeit des Maschinenraums.** Prüfung, ob der Maschinenraum im Zusammenhang mit den Instandhaltungsverfahren sauber gehalten wird.

18. **Abfallentsorgung.** Prüfung, ob die Vorkehrungen für die Handhabung und die Entsorgung von Abfällen zufriedenstellend sind.

19. **Instandhaltungsplan.** Alle Unternehmen sollten über besondere Vorschriften für eine planmäßige Instandhaltung aller sicherheitsrelevanten Bereiche verfügen. Hierzu gehören: Bug-, Heck- und Seitentüren einschließlich der jeweiligen Schließvorrichtungen, jedoch auch die Instandhaltung des Maschinenraums und der Sicherheitsausrüstung. Es sollten Plane für eine regelmäßige Prüfung aller Bereiche vorliegen, um die Sicherheitsnormen auf höchstem Niveau zu halten. Es sollten Verfahren für die Aufzeichnung von Mängeln und zur Bestätigung der vorschriftsmäßigen Behebung dieser Mängel bestehen, so daß der Kapitän und die an Land innerhalb der Unternehmensleitung benannte Person von diesen Mängeln in Kenntnis gesetzt werden und ihnen deren Behebung innerhalb einer festgelegten Zeitspanne mitgeteilt wird. Die regelmäßige Überprüfung der Betriebsfähigkeit der inneren und äußeren Bugtüren sollte die Signallampen, die Überwachungsanlagen und Speigatte in den Räumen zwischen der Bugaußen- und -innentür, insbesondere den Verschlußmechanismus und die hiermit verbundenen hydraulischen Systeme umfassen.

20. **Auf See.** Auf See sollte die Gelegenheit einer Prüfung der Fahrgastzahl im Hinblick auf eine Überschreitung der zulässigen Fahrgasthöchstzahl genutzt werden. Dabei sollten die Verfügbarkeit von Sitzplätzen, das Blockieren von Durchgängen, Treppen und Notausgängen durch Gepäck und Fahrgäste geprüft werden, für die es keine Sitzplätze mehr gab. Es sollte ferner geprüft werden, ob das Fahrzeugdeck vor Fahrtantritt von den Fahrgästen geräumt wurde und ob diese bis kurz vor der Dockung keinen Zugang zum Fahrzeugdeck haben.

ANHANG 6

KRITERIEN HINSICHTLICH DER BEFÄHIGUNG UND UNABHÄNGIGKEIT VON QUALIFIZIERTEN BESICHTIGERN
(gemäß Artikel 2 Buchstabe q)

1. Der qualifizierte Besichtiger muß von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats zur Durchführung der gezielten Überprüfungen gemäß Artikel 7 ermächtigt sein.

2. ENTWEDER

   - Nachweis über mindestens ein Dienstjahr als Flaggenstaat-Besichtiger bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, betraut mit der Besichtigung und Zeugniserteilung gemäß dem SOLAS-Übereinkommen von 1974.
   - Besitz
     a) eines Befähigungszeugnisses als Kapitän, das zur Führung eines Schiffes mit einer Bruttoraumzahl von 1 600 Tonnen oder mehr berechtigt (vgl. STCW, Regel II/2), oder
     b) eines Befähigungszeugnisses als Leiter der Maschinenanlage, das zur Wahrnehmung dieser Funktion auf einem Schiff mit einer Hauptmaschinenanlage von 3 000 kW Leistung oder mehr berechtigt (vgl. STCW, Regel III/2),
     oder
     c) einer erfolgreich abgelegten Prüfung als Schiffbauingenieur, als Maschinenbauingenieur oder als Ingenieur im Bereich der Seeschiffahrt und einer mindestens fünfjährigen Berufserfahrung in diesem Bereich.
   - Besichtiger nach Buchstabe a) oder b) müssen mindestens fünf Jahre als nautischer oder als technischer Offizier auf See tätig gewesen sein.

   ODER

   - Nachweis eines einschlägigen Hochschulabschlusses oder einer gleichwertigen Ausbildung und
   - Abschluß einer Ausbildung an einer Schule für Schiffssicherheitsbesichtiger in einem Mitgliedstaat und
   - Nachweis über mindestens zwei Dienstjahre als Flaggenstaat-Besichtiger, der mit der Besichtigung und der Zeugniserteilung gemäß dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 befaßt war.

3. Fähigkeit, sich mit Seeleuten mündlich und schriftlich in der auf See am meisten gesprochenen Sprache zu verständigen.

4. Angemessene Kenntnisse der Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und der einschlägigen Verfahren dieser Richtlinie.

5. Qualifizierte Besichtiger, die gezielte Überprüfungen durchführen, dürfen weder an dem betroffenen Unternehmen noch an einem anderen Unternehmen, das einen Linienverkehr von und nach dem beteiligten Gaststaat betreibt, noch an den besichtigten Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen ein wirtschaftliches Interesse haben. Ein qualifizierter Besichtiger darf weder bei einer Nichtregierungsorganisation, die gesetzlich vorgeschriebene Überprüfungen oder Klassifikationsüberprüfungen durchführt oder zu diesem Zweck Zeugnisse erteilt, beschäftigt sein, noch in deren Auftrag arbeiten.

Beschluß des gemeinsamen EWR-Ausschusses

Nr. (..)/ 9.
vom (..) (....) 199.

zur Änderung des Anhangs XIII (Verkehr) des EWR-Abkommens

DER GEMEINSAME EWR-AUSSCHUSS -

gestützt auf das Abkommen über den EuropäischenWirtschaftsraum. geändert durch das Anpassungsprotokoll zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, nachstehend Abkommen genannt, insbesondere Artikel 98,

in der Erwägung, daß Anhang XIII des Abkommens durch den Beschluß des gemeinsamen EWR-Ausschuß Nr. 8/96 [1] geändert wurde,

in der Erwägung, daß die Richtlinie (98/../EG) des Rates vom (.... 1998) über die Bedingungen für den Betrieb eines Linienverkehrs mit Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der Gemeinschaft[2] in das Abkommen aufzunehmen ist -

BESCHLIESST:

Artikel 1

Nach Nr. 56.c (Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates wird folgende neue Nummer eingefügt:

> "56.d 395 L ...: Richtlinie 98/../EG des Rates über die Bedingungen für den Betrieb eines Linienverkehrs mit Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der Gemeinschaft. (ABl. Nr. L ... 1998, S. ..)"

Artikel 2

Der im Anhang der jeweiligen Sprachfassung dieses Beschlusses beigefügte Wortlaut der Richtlinie 98/../EG in isländischer und norwegischer Sprache ist verbindlich.

Artikel 3

Dieser Beschluß tritt am ... 19.. unter der Voraussetzung in Kraft, daß gegenüber dem EWR-Ausschuß alle Notifizierungen gemäß Artikel 103 Absatz 1 des Abkommen erfolgt sind.

---

[1] ABl. Nr. L 102 vom 25.4.96, S. 51

[2] ABl. Nr. L .... vom ....., S.

Artikel 4

Dieser Beschluß wird im EWR-Teil und in der EWR-Beilage des Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel, am .../.../199..

Für den Gemeinsamen EWR-Ausschuß
Der Präsident

Finanzbogen

1. Bezeichnung der Massnahme

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Bedingungen für den Betrieb von Liniendiensten mit Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der Gemeinschaft

2. Haushaltslinie(n)

Teil A (s. § 10)

Teil B: B2-702 (s. § 7)

3. Rechtsgrundlage

Sicherheitsbestimmungen für den Seeverkehr: Artikel 84(2) des Vertrags in Verbindung mit Artikel 75 (1) (c)

4. Beschreibung der Massnahme

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Einführung eines gemeinsamen obligatorischen Überprüfungssystems für Liniendienste mit Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen sowie eines Unfalluntersuchungssystems.

4.2 Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung

unbestimmte Dauer

5. Einstufung der Ausgaben/Einnahmen

5.1 nichtobligatorische Ausgaben :

5.2 nichtgetrennte Mittel : Teil A

getrennte Mittel: Teil B

6. Art der Ausgaben/Einnahmen

Ausgaben für die Entwicklung einer Datenbank für Informationen über Unternehmen und ihre Schiffe/Fahrzeuge, die in der Gemeinschaft Liniendienste mit Fährschiffen erbringen.

Verwaltungsausgaben für den Betrieb der Datenbank (Aktualisierung der Daten)

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN AUF TEIL B (OPERATIONELLE MITTEL)

7.1 Berechnungsweise für die Gesamtkosten der Maßnahme (Angabe der Kosten je Einheit)

Die Gesamtkosten umfassen die Ausgaben für Hardware und die Entwicklungskosten der für den Betrieb der Datenbank erforderlichen Software.

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Verpflichtungsermächtigungen in Mio. ECU (zu jeweiligen Preisen)

Aufschlüs-selung	Haus-haltsjahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n + 5 und fol-gende Haus-halts-jahre	insge-samt
Hardware	0,25	0,10	0,050	0,035	0,035	0,035	0,505
Software	0,50	0,25	0,075	0,075	0,075	0,075	1,050
insgesamt	0,75	0,35	0,125	0,110	0,110	0,110	1,555

8. VORGESEHENE BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Anwendung der Verfahren zur Einladung der Sachverständigen der Mitgliedstaaten zu den Ausschußsitzungen.

9. ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe

Besserer physischer Schutz der europäischen Bürger durch Maßnahmen, die die Risiken beim Reisen mit Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der Gemeinschaft (Liniendienste), indem sichergestellt wird, daß alle Schiffe/Fahrzeuge vor Aufnahme eines Liniendienstes im Rahmen des gleichen obligatorischen Überprüfungssystems geprüft werden. Die Ergebnisse dieser Überprüfung sollten allen betroffenen Parteien in der geeignetsten Form zur Verfügung gestellt werden, d.h. in Form einer elektronischen Datenbank, die leicht aktualisiert und konsultiert werden kann. Dies wird die volle Transparenz und Eindeutigkeit der Bedingungen sicherstellen, die erfüllt sein müssen, um in einem Mitgliedstaat Liniendienste mit Ro-Ro-Fährschiffen erbringen zu können.

9.2 Begründung der Maßnahme

Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Anwendung der Richtlinie durch die Bereitstellung eines Informationsinstruments, das für eine harmonisierte und einheitliche Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie erforderlich ist. Die Kommission soll "harmonisierte" Informationen erhalten, die sie zur Beurteilung der Wirksamkeit der Richtlinie benötigt. Der Ausschuß soll in die Lage versetzt werden, auf der Grundlage zuverlässiger und vollständiger Informationen zu entscheiden.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

Follow-up und Bewertung der Maßnahme werden anhand einer Analyse der in der Datenbank gesammelten Informationen durchgeführt, die von den Behörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage der von ihnen durchgeführten Umfragen übermittelt werden, sowie durch eine jährliche Berichterstattung an den Schiffssicherheitsausschuß.

Zur Messung der entfalteten Aktivitäten (Output-Indikatoren) wird die Zahl der jährlich überprüften Schiffe/Fahrzeuge verwendet, die Messung der Leistung gemäß den Zielen (Wirkungsindikatoren) wird auf der Grundlage von Anzahl und Begründung von Verboten von Liniendiensten (Schiffe/Fahrzeuge) von und zu ihren Häfen von seiten der Mitgliedstaaten vorgenommen.

Soweit erforderlich werden Follow-up und Bewertung durch Untersuchungsaufträge ergänzt, die die Gründe für derartige Verbote ermitteln sollen.

Die Auswertung der Bewertungsergebnisse wird in die Berichterstattung an den Ausschuß eingehen sowie gegebenenfalls in Änderungsvorschläge im Hinblick auf eine bessere Anwendung der Richtlinie.

10. VERWALTUNGSAUSGABEN (EINZELPLAN III, TEIL A DES HAUSHALTSPLANS)

Die tatsächliche Verwendung der notwendigen Verwaltungsmittel wird vom jährlichen Beschluß der Kommission über die Mittelzuweisung abhängen, wobei die Anzahl der eingesetzten Bediensteten und von der Haushaltsbehörde genehmigte zusätzliche Mittel berücksichtigt werden.

10.1 Auswirkungen auf den Personalbestand

Stelle		für die Verwaltung der Maßnahme vorgesehene Bedienstete		Herkunft		Dauer
		unbefristete Stellen	Stellen auf Zeit	in der zuständigen GD/Abt. verfügbare Stellen	sonstige	
Beamte oder Zeitbedienstete	A	-	1	1	-	3 Jahre
	B	1	-	1	-	unbefristet
	C	-	-	-	-	-
sonstige		-	-	-	-	-
insgesamt		1	1	2	-	

10.2 Zusätzliche Personalausgaben

ECU

	Beträge	Berechnung
Beamte Zeitbedienstete sonstige (Angabe der Haushaltslinie)	k.A.	k.A.
insgesamt	k.A.	k.A.

10.3 Erhöhung anderer Verwaltungsausgaben aufgrund der Maßnahme

ECU

Haushaltslinie	Beträge	Berechnungsverfahren
A 2510	20 000	*
A 130	12 000	**
insgesamt	32 000	

* Der Schiffssicherheitsausschuß erörtert bereits Fragen im Zusammenhang mit anderen EG-Richtlinien zur Schiffssicherheit. Eine zusätzliche eintägige Sitzung im Jahr wird für erforderlich gehalten, um die spezifischen Fragen im Zusammenhang mit diesem Vorschlag zu erörtern (die Reisekosten werden auf 20 000 ECU veranschlagt).

** Dienstreisen: 6 Dienstreisen innerhalb der EU werden für Follow-up-Maßnahmen im Zusammenhang mit diesem Vorschlag für erforderlich gehalten. (veranschlagte jährliche Ausgaben: 12 000 ECU). Die Mittel werden durch eine Umschichtung der Mittel für Dienstreisen bereitgestellt.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Bedingungen für den Betrieb von Liniendiensten mit Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen in der Gemeinschaft

Dokumenten-Nr.

KOM(95) 302 endg. vom 12.7.1995

Richtlinienvorschlag

11. *Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele*

Die Gemeinschaft muß die Sicherheit im Seeverkehr sicherstellen (Artikel 84(2) des Vertrags, zusammen mit Artikel 75(1)(c)). Wichtigstes Ziel des Vorschlags ist die Schaffung und Anwendung harmonisierter Bedingungen für den sicheren Betrieb von Liniendiensten mit Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von und zu Häfen in der Gemeinschaft, eine einheitliche Sicherheitsnorm und eine angemessene Beteiligung der Mitgliedstaaten bei allen Untersuchungen im Zusammenhang mit Unfällen dieser Schiffe/Fahrzeuge.

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip wird es den Mitgliedstaaten obliegen, zu entscheiden, welche Instrumente in ihrem nationalen System am besten geeignet sind, sicherzustellen, daß die Anforderungen der Richtlinie in harmonisierter Form umgesetzt und angewendet werden.

Es wird ferner den Mitgliedstaaten obliegen, zu entscheiden, ob und wenn ja in welchem Ausmaß die Anforderungen der Richtlinie auf Ro-Ro-Fährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge bei Fahrten im Inland auszudehnen sind, bei denen diese sich nicht weiter als 20 Meilen von der nächsten Küste entfernen. Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip entscheiden in dieser Frage die Mitgliedstaaten, die dabei eine Verringerung der Auswirkungen auf die Unternehmen anstreben (s. Punkt 5).

Auswirkungen auf die Unternehmen

12. *Betroffene*

– *Branchen*

– *Unternehmensgröße*

– *besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben*

Zu den betroffenen Branchen gehören Reedereien, die Liniendienste mit Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen von und zu Häfen in der Gemeinschaft betreiben. Bei einigen dieser Unternehmen handelt es sich um kleine oder mittlere Unternehmen, inbesondere bei denen, die in einem geographisch begrenzten Raum im Inland tätig sind, in den meisten Fällen bis zu einer Entfernung von höchstens 20 Meilen von der Küste.

Eine Reihe von Liniendiensten mit Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, insbesondere im grenzüberschreitenden Vekehr, werden jedoch von Großunternehmen betrieben, z.B. P&O und Stena Sealink in der Irischen See und Finmare in der Adria (92 Schiffe).

Aus den von den Mitgliedstaaten vorgelegten Informationen geht hervor, daß sich die Gesamtzahl der von diesen Reedereien im Inlandsverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr betriebenen Ro-Ro-Fährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge auf mehrere Tausend beläuft, mit besonderem Schwerpunkt in Frankreich, Italien, Spanien und Griechenland.

Es gibt keine besonderen Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben. Liniendienste mit Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen gibt es in allen Mitgliedstaaten mit einer Küste. Die Anzahl der eingesetzten Schiffe/Fahrzeuge ist im allgemeinen proportional zur Küstenlänge, der Anzahl der Häfen und der Anzahl der Inseln in den Hoheitsgewässern, beim grenzüberschreitenden Verkehr zur öffentlichen Nachfrage nach Personenverkehrsdiensten per Schiff zu den Nachbarländern (kanalquerender Verkehr und Fährdienste in der Ostsee und im Mittelmeer).

13. *Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie*

Die Unternehmen müssen sicherstellen und nachweisen, daß die Fährschiffe und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die sie für Liniendienste einzusetzen beabsichtigen, den in den internationalen Übereinkommen und den einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften niedergelegten Normen entsprechen. Zu diesem Zweck müssen sie die Schiffe und Fahrzeuge vor Aufnahme des Liniendienstes von den Behörden der Mitgliedstaaten, deren Häfen Ausgangspunkt sind bzw. angelaufen werden sollen, überprüfen lassen. In regelmäßigen Abständen soll durch Zwischenprüfungen festgestellt werden, ob die Schiffe/Fahrzeuge immer noch den Anforderungen der Richtlinie genügen.

Schiffe und Fahrzeuge, die regelmäßig die Anforderungen für einen Liniendienst erfüllen, sollen jedoch von den erweiterten Hafenstaatkontrollen befreit werden können (Richtlinie 95/21/EG des Rates).

Die Unternehmen müssen ferner sicherstellen, daß die betroffenen Mitgliedstaaten sich an Untersuchungen im Zusammenhang mit Unfällen, an denen eines ihrer Schiffe/Fahrzeuge beteiligt war, uneingeschränkt beteiligen können, ungeachtet der Flagge, unter der die Schiffe fahren, und des Unfallortes. Zur Erleichterung solcher Untersuchungen wird vorgeschrieben, daß Ro-Ro-Fährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge einen Schiffsdatenschreiber (black box) mit sich führen müssen, der den Leistungsnormen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) entspricht.

14. *Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie*

– *Beschäftigungslage*

– *Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen*

– *Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen*

Es sind keine Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in den Unternehmen zu erwarten, die Liniendienste mit Ro-Ro-Fährschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen betreiben.

Der Vorschlag wird sich wahrscheinlich äußerst positiv auf die Wettbewerbslage der Unternehmen auswirken. Durch die Einführung eines harmonisierten Überprüfungssystems für alle Schiffe/Fahrzeuge, die den gleichen Liniendienst von und zu Häfen in den Mitgliedstaaten betreiben, werden für alle beteiligten Unternehmen die gleichen Voraussetzungen geschaffen. Angesichts der Tatsache, daß die Seekabotage zum Ende des nächsten Jahrzehnts in der gesamten Gemeinschaft liberalisiert werden soll, wird durch eine Harmonisierung von Umsetzung und Anwendung der internationalen und gemeinschaftlichen Sicherheitsnormen eine Wettbewerbsverzerrung vermieden.

Es wird erwartet, daß sich der Vorschlag im Hinblick auf Investitionen und die Errichtung neuer Unternehmen positiv auswirken wird, da das vorgeschriebene Mitführen von Schiffsdatenschreibern die Entwicklung und Herstellung solcher Geräte fördern und beschleunigen wird. Die Installierung der Geräte an Bord wird ebenfalls zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeiten im Schiffbau-/Schiffsreparatursektor und der entsprechenden Elektroindustrie schaffen.

15. *Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)*

Aus den unter 3. genannten Gründen wurde der Geltungsbereich der Richtlinie auf Liniendienste im grenzüberschreitenden Verkehr und im Inlandsverkehr beschränkt, bei dem das Schiff/Fahrzeug sich über 20 Meilen von der Küste entfernt. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, ob ein Teil der Anforderungen (oder alle) auch für Schiffe/Fahrzeuge gelten soll, die im Inlandsverkehr innerhalb von 20 Meilen Entfernung von der Küste betrieben werden. Kleine und mittlere Unternehmen sind insbesondere im letztgenannten Bereich tätig. Man geht davon aus, daß die Sicherheit dieser Kategorie von Schiffen/Fahrzeugen ausreichend geregelt sein wird, sobald die Richtlinie des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe in Kraft getreten ist. Darin sind detaillierte und harmonisierte Sicherheitsanforderungen für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im Inlandsverkehr niedergelegt, ebenso wie ein harmonisiertes System der Überprüfung und Zertifzierung zur Sicherstellung der Einhaltung der Normen.

Konsultation

16. *Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen*

EWG-Reederverbände

Die Unternehmen, die Ro-Ro-Fährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge betreiben, äußerten Bedenken angesichts der möglichen zusätzlichen Überprüfungen und Zertifizierungen, erkannten jedoch an, daß der Vorschlag für Unternehmen, deren Schiffe/Fahrzeuge die internationalen und gemeinschaftlichen Sicherheitsnormen voll erfüllen, wesentliche Vorteile bringen würde.

Ferner würde das vorgeschlagene Überprüfungssystem den Betreibern Sicherheit darüber bieten, welche Bedingungen zu erfüllen sind, und den Transfer von Schiffen/Fahrzeugen für ähnliche Liniendienste in der Gemeinschaft erleichtern, da Bauart, Ausrüstung und Besatzung des Schiffes nicht mehr den unterschiedlichen Wünschen der einzelnen Mitgliedstaaten anzupassen wären, wie es heute offensichtlich der Fall ist.

Ferner halten die Unternehmen die Befreiung von unangekündigten Stichproben im Rahmen der erweiterten Hafenstaatskontrolle bei Schiffen/Fahrzeugen, die den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, für eine beträchtliche Anerkennung von Betreibern, die hochwertige Dienste anbieten.

Verband der Gewerkschaften der Beschäftigten des Verkehrssektors der EU (F.S.T.)

Der FST unterstützte den Kommissionsvorschlag voll und wies darauf hin, daß die effiziente Anwendung der Anforderungen im Zusammenhang mit der Mannschaft und den auf internationaler Ebene vereinbarten Sozialleistungen von höchster Bedeutung sei.

ISSN 0254-1467

KOM(98) 71 endg.

DOKUMENTE

DE **07 11 06**

Katalognummer : CB-CO-98-075-DE-C

ISBN 92-78-30974-5

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333